



**Regolamento Gara
Formula D14 LIUT 2014**

Sommario

1. Introduzione
 - 1.1. Scopo
 - 1.2. Regolamento
 2. Preparazione della Vettura
 - 2.1. Set-Up
 - 2.2. Componenti della Vettura
 - 2.3. Tabella riepilogativa
 3. Condizioni Meteo
 - 3.1. Determinazione delle condizioni Meteo
 - 3.2. Variazione condizioni Meteo in gara
 4. Turno del Giocatore
 - 4.1. Ordine del turno
 - 4.2. Al proprio turno il giocatore deve
 - 4.3. Gestione del tempo
 - 4.4. Movimento non effettuato entro i tempi previsti
 - 4.5. Consigli di comportamento
 - 4.6. Time Out
 - 4.7. Utilizzo di Cronometri
 - 4.8. Casi in cui non si deve far partire il cronometro
 5. Marce e Movimento
 - 5.1. Marce e Cambio
 - 5.2. Velocità delle marce
 - 5.3. Scelta della Marcia
 - 5.4. Test di Affidabilità Meccanica
 6. Codice di guida
 - 6.1. Codice di guida In curva
 - 6.2. Slittamento
 - 6.3. Overshooting
 - 6.4. Testacoda
 - 6.5. Codice di guida in rettilineo
 - 6.6. Caselle pericolose
 - 6.7. Alcuni esempi di movimento
 7. Pneumatici
 - 7.1. Pneumatici da asciutto Duri
 - 7.2. Pneumatici da asciutto Morbidi
 - 7.3. Pneumatici da Bagnato
 8. Partenza!
 - 8.1. Il Dado Partenza
 - 8.2. Stallo
 9. Frenate
 - 9.1. Punti Freno
 - 9.2. Frenata d'Emergenza
 - 9.3. Eliminazione in caso di Frenata d'emergenza
 10. Motore
 - 10.1. Verifica Motore
 - 10.2. Bonus e penalità al tiro Verifica Motore
 - 10.3. Macchie d'Olio
 - 10.4. Test di Affidabilità Meccanica
 11. Collisioni
 - 11.1. Tiro Collisione
 - 11.2. Penalità al Tiro collisione
 - 11.3. Muretto di cemento
 - 11.4. Test di Affidabilità Telaistica
 12. Cordoli, Detriti, Sospensioni
 - 12.1. Cordoli
 - 12.2. Tiro Tenuta di Strada
 - 12.3. Test di Affidabilità Telaistica
 13. Test di Affidabilità
 - 13.1. Quale e Quando fare un test di Affidabilità
 - 13.2. Test di affidabilità telaistica
 - 13.3. Test di affidabilità meccanica
 - 13.4. Bonus e penalità ai test di affidabilità
 14. Auto Eliminata e Ferite al Pilota
 - 14.1. Auto Eliminata
 - 14.2. Adempimenti di fine turno
 15. Manovrabilità
 - 15.1. Punti Pilota
 - 15.2. Manovrabilità
 - 15.3. Punti Pilota in caso di Testacoda
 - 15.4. Punti Pilota in caso di Frenata d'emergenza
 16. Scia e DRS
 - 16.1. Cos'è l'effetto scia
 - 16.2. Quando si ha l'effetto scia
 - 16.3. Condizioni da soddisfare
 - 16.4. Commenti
 - 16.5. Note
 - 16.6. Cos'è il DRS
 - 16.7. DRS in Formula D
 - 16.8. Alcuni esempi
 17. Carico Aerodinamico
 - 17.1. Carico Aerodinamico e set up
 - 17.2. Carico Aerodinamico Medio
 - 17.3. Carico Aerodinamico Alto
 - 17.4. Carico Aerodinamico Basso
 18. Il Turbocompressore
 - 18.1. Punti Boost
 - 18.2. Boost
 - 18.3. Limitazioni al Boost
 - 18.4. Prova Turbocompressore
 19. KERS
 - 19.1. Cos'è il KERS
 - 19.2. Utilizzo del KERS
 - 19.3. KERS e casi particolari
 20. Doppiaggio
 21. Soste ai Box
 - 21.1. Codice di guida in pit lane
 - 21.2. Ingresso ai Box
 - 21.3. Pit stop
 - 21.4. Ordine di turno
 22. Safety Car
 - 22.1. Quando entra la Safety Car
 - 22.2. Procedura di ricompattamento
 23. Fine ed esito della Gara
 - 23.1. Arrivo!
 - 23.2. Pista deserta
 - 23.3. Sudden death
 - 23.4. Esito gara
 24. Giudici e sanzioni disciplinari
 - 24.1. Selezione e compiti dei giudici
 - 24.2. Votazioni
 - 24.3. Sanzioni
- APPENDICE A: riassunto delle componenti
- TABELLE RIEPILOGATIVE

1. INTRODUZIONE

1.1 scopo

1.1.1 Lo scopo di questo documento è quello di illustrare il regolamento del gioco relativo alla gara: set-up dell'auto (descrizione delle componenti), le operazioni che deve effettuare ogni giocatore al proprio turno, e tutto ciò che può accadere durante una gara; non viene spiegato come si svolgerà tutto il Campionato 2014 di Formula D1a LIUT che è illustrato in un documento a parte.

1.2 regolamento

1.2.1 Questo regolamento riprende le regole *avanzate* del gioco Formula D scritte da Eric RANDALL e Laurent LAVAUUR con l'aggiunta di esempi e chiarificazioni. Alcune norme hanno subito delle piccole modifiche, in modo da poter integrare nel miglior modo possibile le regole aggiuntive. Assicuro, comunque, che le modifiche sono state molto poche, se si escludono le aggiunte;-).

1.2.2 Al regolamento di RANDALL e LAVAUUR sono state aggiunte delle regole innovative con lo scopo di rendere il gioco di RANDALL e LAVAUUR più simile alla Formula 1 moderna. Queste innovazioni sono state trovate in internet, utilizzate da altre associazioni e/o gruppi di amici. Alcune di queste regole, quelle ritenute più interessanti e giocabili, sono state ulteriormente modificate per far sì che fossero veloci e semplici da utilizzare in modo da rendere il gioco più fluido possibile.

1.2.3 Naturalmente, sempre con lo scopo di migliorare il gioco, anche noi della LIUT abbiamo aggiunto delle regole di nostra invenzione, con la speranza di rendere il gioco il più divertente possibile, ma sempre con l'idea di base di non appesantire troppo il gioco mantenendolo il più fluido possibile.

buon divertimento

2. PREPARAZIONE DELLA VETTURA

2.1 Set-Up

2.1.1 Come in Formula 1, la preparazione della vettura prima della gara assume un'importanza fondamentale per ottenere un buon risultato finale.

2.1.2 Durante la gara alcuni eventi possono sollecitare ed usurare delle parti della vettura come Gomme, Freni, Trasmissione, Motore, Carrozzeria e Sospensioni; oppure possono essere fatte delle modifiche alla vettura per migliorarne le prestazioni o per assecondare lo stile di guida del pilota.

2.1.3 Per simulare le regolazioni di Set-up, ogni giocatore ha a disposizione 25 Punti Struttura/Assetto (PA) da suddividere su 12 componenti della vettura in base alle caratteristiche del circuito, delle probabilità meteo e del proprio stile di guida, rispettando i valori minimi e massimi per ogni componente.

2.2 Le Componenti della Vettura

2.2.1 Le 12 componenti vengono classificate in *tipiche* o *avanzate*, a seconda che siano le componenti "tipiche" del gioco base o che siano il frutto della mente bacata dell'uomo che ha redatto questo regolamento (di cui alcune prese da internet e migliorate, altre inventate di sana pianta).

2.2.2 Le componenti sono anche classificate in *consumabili* o *non consumabili*, a seconda che la componente perda punti durante la gara, e quindi si usuri, o che si spendano punti in fase di Set-up per avere tale componente che non cambia per tutta la gara (come il KERS o il Carico Aerodinamico).

2.2.3 Abbiamo quindi:

2.2.3.1 componenti tipiche: sono 6 (Punti Gomma PG, Punti Freno PF, Punti Trasmissione PT, Punti Motore PM, Punti Carrozzeria PC e Punti Sospensione PS), sono le componenti classiche del gioco, tutte queste componenti sono *consumabili* in quanto si usurano durante la gara a causa di eventi particolari o per scelta del pilota, ma possono essere ripristinate del tutto o in parte durante la sosta ai box:













Durante il set-up deve essere assegnato almeno un Punto Struttura/Assetto ad ognuna di queste componenti.

2.2.3.2 componenti avanzate consumabili: sono 3 (Punti Pilota PP, Punti Boost PB e Punti Box), sono componenti di nuova introduzione che permettono di ampliare le opportunità di stile di guida del pilota, si *consumano* durante la gara principalmente per scelta del pilota. In fase di Set up non è obbligatorio assegnare Punti Struttura/Assetto a queste componenti ma, anche se lo si facesse, non possono essere ripristinate durante la sosta ai box.

2.2.3.3 componenti avanzate non consumabili: sono 3 (KERS, Carico Aerodinamico e DRS), sono componenti di nuova introduzione che modificano sostanzialmente il comportamento della vettura e lo stile di guida del pilota; i punti struttura spesi in queste componenti servono a fare in modo che la vettura abbia la componente; non si consumano durante la gara e non può essere modificato durante la sosta ai box.

2.3 Tabella Riepilogativa

Nella tabella seguente vengono riepilogate le 12 componenti con i valori minimi e massimi di Punti Struttura/Assetto assegnabili:

Tipo	Componente	Descrizione generica	simbolo	PA min	PA max
Consumabili Tipiche	Punti Gomma (PG)	Usura delle gomme		1	12
	Punti Freno (PF)	Utilizzo e consumo dei Freni		1	7
	Punti Carrozzeria (PC)	Robustezza del Telaio		1	5
	Punti Sospensioni (PS)	Tenuta di strada		1	5
	Punti Motore (PM)	Resistenza del Motore		1	5
	Punti Trasmissione (PT)	Utilizzo e usura della Trasmissione		1	5
Avanzate consum.	Punti Boost (PB)	Pressione del Turbocompressore		0	2
	Punti Pilota (PP)	Stato di forma del Pilota		0	2
	Punti Box (PBox)	Meccanici e Box		0	4
Av. No cons	Punti KERS (PK)	Installazione del KERS		0	2
	Carico Aerodinamico (CA)	Carico Aerodinamico		0	1
	DRS	Ala Mobile		0	0

NOTA BENE: Il Set-Up DEVE essere fatto prima della gara, prima ancora di determinare la griglia di partenza.

3. CONDIZIONI METEO

Una volta che le vetture si sono schierate sulla griglia di partenza è necessario determinare le condizioni meteo

3.1 Determinazione condizioni Meteo

3.1.1 Prima di iniziare il Gran Premio, il Pilota in Pole Position, determina le condizioni meteo tirando un Dado Eventi e verificando il risultato con le indicazioni stampate sul circuito



Sereno: la pista è asciutta per tutto il Gran Premio,



Pioggia: tutta la gara si svolge sotto la Pioggia, pista bagnata



Variabile: all'inizio del GP il cielo è coperto ma non piove, pista asciutta. Tuttavia la situazione può cambiare durante la corsa.



3.1.2 Una volta determinate le condizioni meteo, l'unica variazione ammessa alle Macchine sulla griglia di partenza è la scelta del tipo di pneumatico.

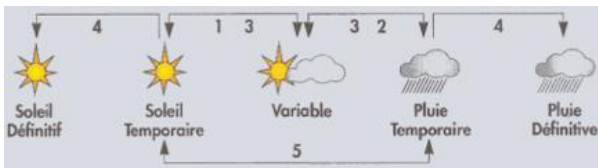
3.2 Variazioni delle condizioni Meteo in gara

Se ad inizio gara il tempo è Variabile, allora le condizioni meteo possono cambiare nel corso della gara.

3.2.1 Ogni volta che un giocatore ottiene il risultato di 20 in 5° marcia o di 30 in 6° deve lanciare il Dado Eventi e consultare la tabella meteo del circuito per verificare se il tempo è cambiato.

3.2.2 Il tiro per determinare le condizioni meteo deve essere effettuato dopo le eventuali Verifiche Motore e dopo che tutti i piloti hanno terminato il proprio turno.

3.2.3 Se in un turno più giocatori hanno ottenuto 20 in 5° marcia o un 30 in 6° marcia, si dovranno effettuare altrettanti tiri per determinare se cambia il tempo.



1. Da Variabile a Sereno: il meteo è temporaneamente sereno fino al prossimo tiro per il meteo, la pista rimane o diventa asciutta.
2. Da Variabile a Pioggia: il meteo è temporaneamente piovoso fino al prossimo tiro per il meteo, la pista rimane o diventa bagnata.
3. Da Sereno a Variabile o da Pioggia a Variabile: la pista rimane nelle stesse condizioni in cui era prima del test e fino al prossimo tiro per il meteo.
4. Dopo due tiri consecutivi di Sereno o Pioggia, la pista rimane definitivamente nelle condizioni tirate per il resto della gara, il meteo non cambia più
5. Da Sereno a Pioggia o da Pioggia a Sereno la pista diventa bagnata o asciutta

4. TURNO DEL GIOCATORE

4.1 Ordine del turno

4.1.1 Le Vetture muovono in ordine di posizione sulla pista: il Leader della gara per primo, poi il secondo, il terzo e così via fino all'ultimo; la sequenza del turno di gioco varierà quindi in funzione dei sorpassi effettuati.

4.1.2 Nei casi in cui non fosse evidente, si considera davanti la Macchina con la marcia più alta e, in caso di ulteriore parità, la Macchina che risultava davanti nel turno precedente.

4.1.3 in caso di sosta ai box, le regole per l'ordine di gioco sono spiegate nel paragrafo 25 e prevalgono sulle regole sopra esposte

4.2 Al proprio turno il giocatore deve

4.2.1 Annunciare la marcia che intende utilizzare per il prossimo turno

4.2.2 Spostare l'indicatore della marcia in modo che coincida con quella annunciata

4.2.3 Dichiarare se e quanti Punti KERS intende utilizzare

4.2.4 Tirare il dado marcia e l'eventuale dado KERS

4.2.5 Ritirare il dado marcia se utilizza un Punto Pilota (PP)

4.2.6 Indicare il movimento della vettura in base al risultato del dado marcia, aggiungendo/sottraendo i vari bonus al movimento forniti dal KERS, Carico Aerodinamico, utilizzo dei cordoli; NOTA: il pilota deve mostrare con chiarezza il movimento che effettuerà la macchina, ma senza spostarla dalla casella di partenza

4.2.7 Se vi è lo **slittamento** in curva, muovere ancora in avanti o usare i freni

4.2.8 Se si è al primo giro con gomme morbide, muovere ancora in avanti (+1 al movimento opzionale)

4.2.9 Utilizzare l'effetto scia (se permesso). Torna al punto 4.2.6 per ulteriori effetti scia

4.2.10 Una volta determinata la casella finale, e che il percorso sia valido, spostare l'auto nella casella di destinazione

4.2.11 Incrementare il proprio movimento grazie all'utilizzo del **Turbocompressore** ed effettuare il relativo test; se grazie a questo movimento si entra in una curva, si applicano tutte le regole relative allo **slittamento**

4.2.12 Se durante il proprio movimento, l'auto attraversa o si ferma su una casella pericolosa, entra nella corsia vicino ad un muretto di cemento, il pilota effettuerà i relativi test. Teoricamente andrebbero fatti durante il movimento, ma per comodità vengono effettuati una volta che la macchina ha raggiunto la casella finale di destinazione.

4.2.13 Effettuare le regole della Frenata d'Emergenza

4.2.14 Se il pilota è entrato ai box, il pilota deve dichiarare quale tipo di pneumatico monterà l'auto per il prossimo turno

4.2.15 Il pilota deve indicare se vuole effettuare una **sosta veloce** o una **sosta lunga**; in caso di **sosta veloce** tirare il relativo dado ed eventualmente muovere la vettura; in caso di **sosta lunga** indicare con chiarezza dove i suoi meccanici interverranno sulla vettura.

4.2.16 effettuare i test **Tiro collisione**, se ce ne sono

4.2.17 effettuare i test **Verifica motore**, se ce ne sono

4.2.18 cancellare dalla propria scheda, tutti i Punti Struttura/Assetto persi durante il turno

ATTENZIONE: i test per le condizioni del meteo devono essere effettuati quando l'ultimo giocatore ha terminato il proprio turno e prima che il giocatore in prima posizione cominci il proprio

4.3 Gestione del tempo

4.3.1 Ogni giocatore ha circa 30 secondi di tempo per effettuare la sua mossa, escludendo da tale tempo tutti i test e l'utilizzo del Turbo compressore

4.3.2 Non si utilizzerà un cronometro, ma si pregano i giocatori di non abusare della pazienza degli altri piloti

4.3.3 In caso di abuso, i giudici provvederanno a richiamare, ammonire ed eventualmente penalizzare come da paragrafo 28 o muovere la vettura del giocatore come da paragrafo successivo

4.4 Movimento non effettuato entro i tempi

4.4.1 Se il Pilota di turno non effettua il proprio movimento entro il tempo concessogli, la sua vettura sarà spostata secondo le seguenti regole:

4.4.2 Si innesta la marcia inferiore a quella del turno precedente ed il Pilota di turno lancia il dado relativo.

4.4.3 La vettura si muove nella stessa corsia nella quale si trova ad inizio turno, evitando gli ostacoli e seguendo le normali regole del movimento.

4.4.4 Dopo un eventuale sorpasso la vettura torna nella corsia originaria.

4.4.5 Non è possibile utilizzare Boost, Scia, Kers, Abilità di Scuderia o di Pilota e nessun altro dispositivo che possa essere utilizzato a discrezione del Pilota di turno.

4.4.6 Il Pilota di turno sceglie come pagare eventuali penalità.

4.5 Consigli e comportamento

4.5.1 Per velocizzare il gioco e guadagnare tempo prezioso, si consiglia l'uso delle indicazioni presenti sulla pista (lunghezza dei rettilinei e traiettorie lunghe e corte delle curve).

4.5.2 Ogni Pilota è tenuto a compiere le proprie mosse in autonomia e senza ricevere consigli da altri Giocatori ad eccezione del proprio compagno di squadra, che è l'unico autorizzato a commentare e suggerire la mossa.

4.5.3 E' comunque possibile chiedere ai Piloti più esperti quali siano le traiettorie più lunghe o più corte in curva. La responsabilità della manovra effettuata è però sempre del Giocatore di turno.

4.5.4 Il Giocatore potrà spostare la propria vettura solo dopo averne deciso la casella di destinazione. Se inizierà a muovere l'auto prima di aver deciso, non potrà tornare indietro in nessun caso. Si precisa inoltre che dopo aver finito il turno non si potrà più avere alcun vantaggio dimenticato dal Pilota.

4.5.5 dato che il tempo a disposizione per ogni turno è limitato, si invitano i giocatori a studiare la propria mossa mentre i giocatori che precedono stanno effettuando la loro; sempre con l'accortezza di non disturbarli mentre muovono la loro auto.

4.6 Time out

4.6.1 Per un massimo di 2 volte a Gran Premio, un Pilota può chiedere un **time out**, per gestire situazioni particolarmente complesse.

4.6.2 non si può chiedere il **time out** quando il tempo a disposizione, determinato tramite un cronometro, è terminato.

4.6.3 Un Pilota che utilizza un **time out** subirà una penalità di -2 al tiro per determinare la Griglia di partenza del Gran Premio successivo; il secondo **time out** darà una ulteriore penalità di -3.

4.7 Utilizzo di Cronometri



4.7.1 La direzione si riserva la facoltà di obbligare tutti i giocatori di un Gran Premio all'utilizzo di strumenti cronometrici che permettano di tenere traccia del tempo a disposizione di ciascuna Scuderia, come il DGT Cube™

4.7.2 in questi casi ogni giocatore avrà 20 secondi di tempo per effettuare la propria mossa,

4.7.3 i cronometri, come il DGT Cube™, aggiungerà ai 20 secondi a disposizione di ciascun Pilota, i secondi risparmiati nei turni precedenti dal Pilota stesso e/o dal suo compagno di Scuderia; ciò permetterà una gestione del tempo equa e meritocratica.

4.7.4 All'inizio del proprio turno, ciascun Pilota farà partire il conto alla rovescia.

4.7.5 gli altri piloti devono controllare lo scadere del tempo e se questo dovesse accadere, il pilota deve spostare velocemente la sua Vettura.

4.7.6 Una volta che il Pilota ha spostato la sua Vettura di quanto decretato dal dado marcia, potrà mettere il cronometro in pausa. Eventuali secondi risparmiati saranno aggiunti al tempo a disposizione del compagno di scuderia.

4.7.7 Una volta che il cronometro viene messo in pausa, si può procedere col pagamento di penalità, decidere l'uso del turbocompressore, e fare le eventuali verifiche (Motore, Collisione, Meteo, Safety car, ferite del pilota, ecc...).

4.7.7.1 NOTA: a parziale modifica del paragrafo 4.2 tutti i test e i pagamenti delle penalità devono essere fatti al termine del turno, quando il cronometro è in pausa

4.8 Casi in cui non si deve far partire il cronometro

4.8.1 non si deve far partire il cronometro se il pilota, a inizio turno, è in 1° o 2° marcia

4.8.2 non si deve far partire il cronometro se ad inizio turno il pilota si trova all'interno della corsia dei Box

4.8.3 il cronometro deve essere messo in pausa appena un pilota entra in Pit Lane

4.8.4 non deve far partire il cronometro nel caso in cui intervenga la safety car

5. MARCE E MOVIMENTO

5.1 Marce e Cambio

5.1.1 Tutte le auto hanno sei marce, ognuna delle quali corrisponde ad un Dado Marcia di colore diverso e con valori diversi.

5.1.2 All'inizio del proprio turno, ogni Pilota, innesta la marcia desiderata e lancia il Dado Marcia corrispondente. Il risultato del tiro indica la **velocità** dell'auto, cioè il numero di caselle di cui si deve muovere l'auto; il pilota mostra a tutti il percorso e la casella di destinazione della macchina.

5.2 Velocità delle marce

I risultati possibili sono i seguenti:

Marcia	Dado	Spostamento (numero di caselle)
1°		1 a 2
2°		2 a 4
3°		4 a 8
4°		7 a 12
5°		11 a 20
6°		21 a 30

5.3 Scelta della marcia

5.3.1 Il Pilota può cambiare liberamente marcia aumentando o diminuendo di una posizione il segnalino del cambio sulla propria scheda.

5.3.2 I cambi marcia devono essere effettuati all'inizio del proprio turno prima del lancio del Dado Marcia.

5.3.3 L'ordine in cui si sale di marcia è progressivo: **NON E' MAI** possibile saltare alcuna marcia.

5.3.4 È invece possibile scalare più di una marcia per diminuire drasticamente la propria velocità, al costo dei seguenti Punti Struttura/Assetto:

scalare saltando una marcia (es: dalla 6° alla 4°):	1 Punto Trasmissione (PT).
scalare saltando 2 marce (es: dalla 6° alla 3°):	1 PT e 1 Punto Freno (PF).
scalare saltando 3 marce (es: dalla 6° alla 2°):	1 PT, 1 PF e 1 Punto Motore (PM).

5.3.5 è vietato scalare saltando 4 marce

5.3.6 quando si scala saltando 3 marce si deve mettere un segnalino **macchia d'olio** dove l'auto comincia il movimento e quella casella diventa una casella pericolosa

5.4 Test di Affidabilità Meccanica

5.4.1 Quando non si hanno più Punti Trasmissione (PT) si perde la possibilità di scalare più di una marcia

5.4.2 Un Pilota che non ha più Punti Trasmissione (PT) e deve "pagare" un ulteriore PT perché richiesto dalle regole (probabilmente per l'utilizzo del **Boost**), rompe una componente meccanica della vettura e deve effettuare un **Test di Affidabilità Meccanica** (paragrafo 17.3)

6. CODICE DI GUIDA

Le auto si muovono lungo il circuito seguendo una condotta di guida che si distingue a seconda che la vettura sia in curva o in rettilineo

6.1 Codice di guida in curva



6.1.1 Per superare una curva senza penalità, la macchina deve effettuare un numero di soste all'interno della curva pari al Valore della curva stessa (il numero scritto sulla bandierina gialla prima della curva). Qualsiasi ulteriore sosta nella curva non è considerata una **sosta in curva** (i.e. l'auto non deve effettuare ulteriori **slittamenti**) per eventuali altre regole

6.1.2 le righe di due colori (b), solitamente bianche e rosse, sono i cordoli e indicano i limiti di una curva o di una serie di curve

6.1.3 le linee rosse (c), a volte blu, che attraversano le tre corsie della strada, indicano dove le curve cominciano e terminano

6.1.4 le frecce (d) poste sulle caselle della curva indicano le sole traiettorie possibili

6.2 Slittamento

In curva le vetture sono difficili da manovrare, soprattutto quando piove, e può accadere che la macchina tenda a **slittare** a causa di particolari eventi;

6.2.1 lo **slittamento** si concretizza in un movimento supplementare ad ogni spostamento nel quale si percorre almeno una casella entro i limiti della curva;

6.2.2 lo **slittamento** si ripete una volta per turno di permanenza nella curva, per un numero di volte pari al Valore della curva (es. in una curva da 2 soste, la Vettura slitterà nel primo e nel secondo turno di sosta in tale curva, in caso di ulteriori soste nella stessa curva, non sarà richiesto alcun slittamento).

6.2.3 Lo slittamento deve essere effettuato al termine del movimento: il pilota decide la casella in cui l'auto termina il movimento, dopodiché l'auto slitterà di tante caselle quanto lo richiede la causa dello slittamento (pioggia, carico aerodinamico basso, eventuali danni della vettura).

6.2.4 a parziale deroga del punto precedente, lo slittamento deve essere effettuato prima di prendere una scia

6.2.5 il movimento di **slittamento** non può essere ridotto dall'utilizzo del cordolo, ma può essere ridotto dall'utilizzo del freno

6.3 Overshooting

6.3.1 Quando un'auto, al termine dello spostamento, supera il limite di una curva senza aver eseguito il numero di soste imposto, è andata in **overshooting** e perde, quindi, un numero di Punti Gomma (PG) pari a quello delle caselle in eccesso moltiplicato per un fattore di penalità che dipende dal tipo di pneumatico montato e dalle condizioni meteo (paragrafo 6).

alcuni esempi di un'auto che ha fatto un overshooting di tre caselle

- Con gomme dure: perde 3 Punti Gomma (PG)
- Con gomme morbide nei primi due giri: perde 6 Punti Gomma (PG)
- Con gomme morbide nel terzo giro: perde 9 Punti Gomma (PG)
- Con gomme da bagnato su pista bagnata: perde 3 Punti Gomma (PG)
- Con gomme da bagnato su pista asciutta nei primi due giri: perde 6 Punti Gomma (PG)
- Con gomme da bagnato su pista asciutta nel terzo giro: perde 9 Punti Gomma (PG)

6.3.2 Quando una vettura va in **overshooting** deve finire il movimento sulla stessa corsia e non può cambiarla neanche se ci sono degli ostacoli. Se la corsia di uscita è occupata si dovrà ricorrere ad una **Frenata d'emergenza**.

6.3.3 Se un **overshooting** porta la vettura all'interno di un'altra curva, questa non è considerata come prima sosta ai fini del numero minimo di **soste obbligatorie** (Valore della curva)

6.3.4 Quando una macchina perde il suo ultimo Punto Gomma va in **testacoda**.

6.3.5 Quando un'auto non ha più Punti Gomma, qualsiasi **overshooting** di una casella la farà andare **testacoda**. Nota che un'auto con gomme morbide non potrà effettuare un secondo **testacoda** con lo stesso treno di gomme.

6.3.6 Quando un'auto non ha più Punti Gomma, qualsiasi **overshooting** di due o più caselle eliminerà l'auto dal gioco.

6.3.7 Sono eliminate anche le auto che, in una curva, effettuano 2 soste in meno di quante ne avrebbero dovuto fare (es. un'auto che non effettua soste in una curva da due soste, o effettua una sola sosta in una curva da tre soste).

6.4 Testacoda

6.4.1 Quando una vettura va in testacoda deve essere posta in senso inverso nella casella dove ha terminato il proprio movimento. L'indicatore della marcia innestata non deve essere toccato, nel turno successivo l'auto partirà in prima marcia

6.4.2 Non si può prendere la scia di una vettura in testacoda

6.4.3 Il **tiro di Collisione** con un'auto in testacoda subisce una penalità di -1

6.4.4 Un **testacoda** può **SEMPRE** essere evitato pagando un Punto Pilota

6.4.5 Un'auto in **testacoda** deve effettuare la **verifica motore** se si trova in 5° o 6° marcia

6.4.6 Al proprio turno il giocatore tirerà un Dado Eventi sulla stessa tabella utilizzata per la partenza al via (paragrafo 8).

6.4.7 Se un'altra auto è appaiata con una in **testacoda**, quest'ultima si considera in 1° marcia per determinare chi ha la precedenza sul turno

6.5 Codice di guida in rettilineo

I rettilinei sono quelle porzioni di tracciato che si trovano tra una curva e quella successiva; a seconda della lunghezza un'auto può aver bisogno di un numero di soste variabile prima di poter arrivare alla curva successiva.

6.5.1 non è richiesto un numero di soste minimo in rettilineo

6.5.2 una vettura deve seguire il percorso più breve per muoversi da una casella alla casella di destinazione; una vettura deve utilizzare il minor numero di caselle possibili a meno che debba evitare altre vetture, ostacoli o caselle pericolose

6.5.3 E' assolutamente vietato zigzagare.

6.5.4 un pilota che si trova nella corsia esterna (sinistra o destra) può cambiare 1 o 2 corsie passando in quella centrale o nell'altra corsia esterna

6.5.5 Se un pilota si trova nella corsia centrale può effettuare un solo cambio di corsia (a destra o a sinistra).

6.5.6 Quando una vettura in rettilineo entra in una curva, o viceversa, zigzagare diventa possibile finché si seguono le regole imposte per le due sezioni di tracciato

6.6 Caselle Pericolose

6.6.1 Le caselle che, per qualsiasi motivo, abbiano un segnalino **detriti** o **macchia d'olio** sono considerate **pericolose**.

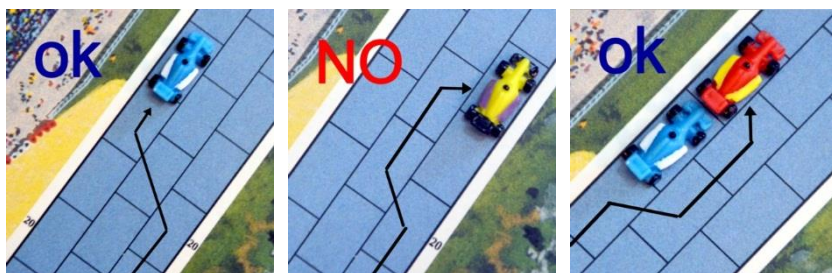
6.6.2 Le caselle pericolose sono dei veri e propri ostacoli che un pilota può, se vuole, evitare, come se fossero un ostacolo sul tracciato, oppure può decidere di attraversarle subendo le eventuali conseguenze.

6.6.3 se un pilota decide di attraversare o fermarsi su una casella pericolosa, i test relativi devono essere effettuati al termine del movimento normale della vettura cioè quando il pilota ha deciso la casella di destinazione finale.

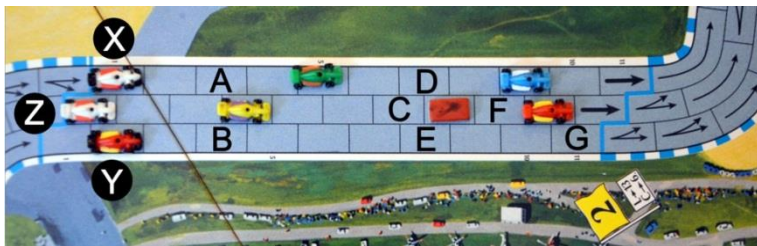
6.6.4 Detriti: i detriti vengono lasciati sulla strada quando due vetture entrano in contatto e una o entrambe falliscono il **Tiro Collisione** (paragrafo 11). Qualsiasi vettura che attraversi o si fermi su una casella con dei detriti deve effettuare un **Tiro Tenuta di Strada** (paragrafo 12)

6.6.5 Macchia d'olio: ogniqualvolta una vettura perde un Punto Motore (PM) un segnalino **macchia d'olio** deve essere messo nella casella dove l'auto ha perso il Punto Motore (PM). Una vettura che attraversa o si ferma su una casella con **macchia d'olio** deve lanciare il dado eventi, e se il risultato è uguale o inferiore alla marcia innestata l'auto va in **testacoda** (paragrafo 6.4).

6.7 Alcuni esempi di movimento



6.7.1 un rettilineo trafficato



- a) **Se l'auto X vuole andare nella casella D:**
 - Percorso Valido: A-C-D (7 caselle).
 - Percorso proibito: B-C-D (8 caselle).
- b) **Se l'auto Y vuole andare nella casella G:**
 - Percorso Valido: B-E-G (9 caselle).
 - Percorso proibito: qualsiasi che non sia B-E-G.
- c) **Se l'auto Y vuole andare nella casella C :**
 - Percorso Valido: B-C (6 caselle).
 - Percorso proibito: A-C (7 caselle).
- d) **Se l'auto X vuole andare nella casella F, evitando la casella pericolosa:**
 - Percorsi validi: A-C-D-F, A-C-E-F o B-E-F (9 caselle).
 - Percorso proibito: B-C-D-F (10 caselle).
- e) **Se l'auto X vuole andare nella casella F, attraversando la casella pericolosa:**
 - Percorso valido: A-C-F (8 caselle).
 - Percorso proibito: B-C-F (9 caselle).
- f) **Se l'auto Z vuole andare nella casella F, evitando la casella pericolosa:**
 - Percorso valido: B-E-F (9 caselle).
 - Percorso proibito: B-C-D-F, A-C-D-F, A-C-E-F (10 caselle).

Nota: il percorso B-C-E-F è un zigzagare ingiustificato tra B e E

6.7.2 uscita da una curva / entrata in rettilineo

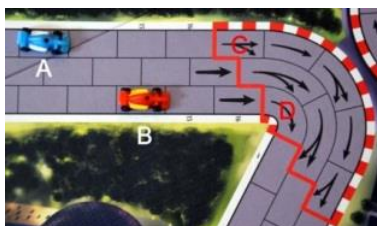


In questo esempio, l'auto rossa ha effettuato nella casella A il numero di soste necessario per la curva e non è in una situazione di **overshooting**.

Secondo il **codice di guida nelle curve**, una macchina nella casella A può andare in B e C, e poi continuare in D ed E con i 2 cambi di corsia consentiti dal **codice di guida in rettilineo**. Se non c'è un'auto davanti alla casella E, la vettura può continuare a muoversi dritto.

Se una macchina vuole andare da A ad H non può seguire ABCDEFGH perché è in violazione con l'articolo 10.5.2 tra D e F.

6.7.3 entrare in una curva:



L'auto nella casella B può passare attraverso C e D.

L'auto nella casella A non può passare attraverso B e poi C (violazione dell'articolo 10.5.2).

6.7.4 Un muro di caselle pericolose:



Come indicato nel paragrafo 6.6 sulle caselle pericolose, è il giocatore che decide quali caselle sono da considerare come ostacoli. In questo esempio, tutti i seguenti percorsi sono validi:

- Con un 6, l'auto può andare direttamente alla posizione finale (casella X), passando attraverso la casella pericolosa A
- Con un 7, la macchina può raggiungere la stessa posizione finale, passando attraverso B e considerando A come un ostacolo da evitare.
- Con un 8, la macchina può raggiungere la stessa posizione finale, passando attraverso C e considerando sia A che B come ostacoli da evitare.

6.7.5 Una doppia parete di spazi pericolosi:



Le caselle A, B, E, F sono considerati come ostacoli.

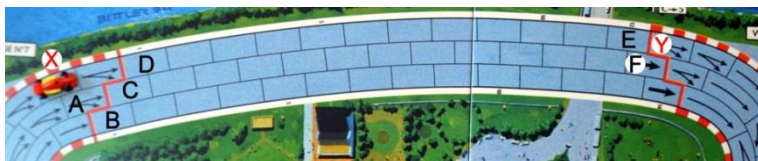
- Con un 11, l'auto può raggiungere la casella X passando da C ed E, o da B e D.

6.7.6 mossa contro il muro di cemento (ovali):



L'auto rossa vuole andare nella casella A. I percorsi più brevi (7 caselle) sono in B con una prova di **tiro collisione** contro la parete di cemento, o attraverso la casella pericolosa C, con un **test di tenuta di strada** o **macchia d'olio**. Tuttavia, è consentito passare attraverso la casella D (8 caselle) evitando gli ostacoli e senza tirare il dado eventi.

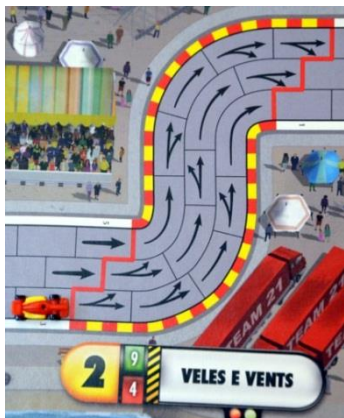
6.7.7 Il passaggio da una curva all'altra:



L'auto nella casella X può andare nella casella Y, passando per A, B, C, D, poi dritto fino E, e, infine, nella casella Y.

Se c'è un'auto nella casella Y, L'auto nella casella X non può seguire A, B, C, D, E e poi F (situazione di zig-zag). Il percorso valido più lungo per la vettura nella casella X è A, B, C fino alla casella F, quindi entrare nella curva.

6.7.8 Passare attraverso una curva con 2 soste:




L'auto rossa, appena fuori dalla curva, tira un 10 in quarta marcia, per non essere eliminato deve usare un punto freno e rimanere all'interno della curva (percorso più lungo di 9 caselle).

7. PNEUMATICI

Dopo aver stabilito le condizioni meteo, e prima della partenza, i Piloti dovranno scegliere il tipo di pneumatico da montare sulla propria macchina. Vi sono tre tipi di pneumatici che possono essere cambiati durante la gara con una sosta ai Box.

7.1 Pneumatici da asciutto duri

Pneumatici Duri 			Gara		
			1° G.	2° G.	3° G.
Pista Asciutta	Bonus al movimento	Curve	-	-	-
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x1	x1	x1
Pista Bagnata	Slittamento	Curve	+3	+3	+3
		Rettilinei	-	-	-

- su pista asciutta non danno bonus e ogni casella di **overshooting** fa perdere 1 Punto Gomma (PG)
- su pista bagnata la macchina **slitta** di 3 caselle supplementari; le penalità per l'**overshooting** sono identiche a quelle sull'asciutto.

7.2 Pneumatici da asciutto morbidi

Pneumatici Morbidi 			Gara		
			1° G.	2° G.	3° G.
Pista Asciutta	Bonus al movimento	Curve	+1	-	-
		Rettilinei	+1	-	-
	Penalità	Overshooting	x2	x2	x3
Pista Bagnata	Slittamento	Curve	+3	+3	+3
		Rettilinei	-	-	-

- su pista asciutta la macchina può avanzare di una casella in più rispetto a quanto indicato dal dado marcia. Questo bonus possono essere applicato con qualsiasi marcia, prima o dopo un effetto scia, e addirittura nel mezzo di una serie successiva di effetti scia.

Il bonus conferito dalle gomme morbide è opzionale e valido solo per il primo giro dei pneumatici.

Se l'auto va in **overshooting** i Punti Gomma (PG) persi sono raddoppiati nei primi due giri e triplicati nel terzo (si intende sempre giri dei pneumatici, se una vettura cambia i pneumatici alla fine del secondo giro, la vettura comincerà

il suo terzo giro, ma i pneumatici il primo);

- su pista bagnata non si ha alcun bonus; la vettura **slitterà** di 3 caselle supplementari; le penalità per l'**overshooting** sono identiche a quelle sull'asciutto.

6.3 Pneumatici da bagnato

Pneumatici da bagnato 			Gara		
			1° G.	2° G.	3° G.
Pista Asciutta	Bonus al movimento	Curve	-	-	-
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x2	x2	x3
Pista Bagnata	Slittamento	Curve	+1	+1	+1
		Rettilinei	-	-	-

- su pista asciutta non danno nessun bonus; in caso di **overshooting** i Punti Gomma (PG) persi sono raddoppiati nei primi due giri e triplicati nel terzo
- su pista bagnata l'auto **slitta** di una casella e l'**overshooting** fa perdere 1 Punto Gomma (PG) per ogni casella

Nota bene: il movimento supplementare è facoltativo, mentre lo slittamento è sempre obbligatorio

8. PARTENZA!

8.1 Il Dado Partenza

Alla partenza, prima di innestare la 1° marcia, il Pilota di turno deve effettuare una Prova Partenza col Dado Eventi:

D20	Effetto
1	La Vettura ha problemi in partenza. La Vettura rimane ferma e in stallo .
2 – 3	Le gomme slittano. La Vettura ha una penalità di -1 casella al Dado 1° marcia (può anche rimanere sul posto!). Nel turno successivo potrà inserire la 2° marcia normalmente.
4 – 17	Partenza normale. La Vettura parte in 1° marcia.
18 – 19	Buono spunto. La Vettura ha un bonus facoltativo di 1 Casella al Dado da 1° marcia.
20	Partenza bruciante! La Vettura muove di 4 caselle. Nel turno successivo potrà inserire la 2° marcia.

8.2 Stallo

8.2.1 Un'auto in stallo non si può muovere per nessun motivo neanche se monta gomme morbide;

8.2.2 nel turno successivo può partire lanciando il dado 1° marcia senza dover effettuare un'altra Prova Partenza;

8.2.3 le vetture che devono effettuare un tiro collisione con un'auto in Stallo hanno una penalità di -1 da sommare ad altre eventuali penalità;

8.2.4 nessun'auto può prendere la scia da un'auto in Stallo.

9 FRENATE

9.1 Punti Freno

9.1.1 Una Vettura può ridurre il proprio movimento consumando Punti Freno (PF): 1PF per ogni casella in meno che si desidera percorrere.

9.1.2 In caso di **overshooting** il pilota può usare i Punti Freno (PF) per risparmiare i Punti Gomma (PG), o combinare entrambi

9.2 Frenata d'emergenza

9.2.1 Un pilota può trovarsi la strada bloccata da altre vetture oppure, uscendo da una curva in **overshooting**, avere un'auto nella propria corsia; in questi casi deve ricorrere ad una Frenata d'emergenza.

9.2.2 Dopo aver messo la macchina nella prima casella libera che precede la causa del blocco, il pilota calcola quante caselle avrebbe dovuto ancora percorrere se non avesse dovuto effettuare una **frenata d'emergenza**, poi usa la tabella seguente per determinare i Punti Struttura/Assetto persi

Caselle in eccesso	1	2	3	4	5	6	7	8
PF	1	2	3*	3*	3*	3*	3*	Elimin.
PG	0	0	0	1	2	3*	3*	Elimin.
PC	0	0	0	0	0	0	1*	Elimin.

9.2.3 E' possibile utilizzare Punti Pilota (PP) al posto dei Punti Struttura/Assetto segnati con l'asterisco. Inoltre, se si cancella l'ultimo Punto Gomma (PG), l'Auto va in **Testacoda**.

9.2.4 Non importa il tipo di pneumatico montato sulla vettura, la tabella indica il numero di Punti Gomma (PG) necessari

9.2.5 Un pilota può volontariamente utilizzare dei Punti Freno (PF) prima di ricorrere alla frenata d'emergenza

9.2.6 prima di effettuare la frenata d'emergenza, l'auto deve muovere il maggior numero di caselle possibili



La macchina X, con gomme da pioggia, durante il primo giro, tira un 14, ma ci sono solo 9 caselle prima di essere bloccata. La macchina X verrà posizionata subito dietro la macchina verde e perderà 3 Punti Freno (PF) e 2 Punti Gomma (PG) per non essere eliminata

9.3 Eliminazione in caso di Frenata d'emergenza

9.3.1 In caso di eliminazione della Vettura in frenata (per eccesso di penalità o insufficienza di Punti Struttura/Assetto), la Vettura tamponata perderà immediatamente 1 Punto Carrozzeria (PC), un segnalino **detriti** dovrà essere messo sotto la vettura tamponata e un altro sotto l'auto che tampona;

9.3.2 L'auto eliminata deve essere rimossa alla fine del turno di tutti i giocatori ed eventuali **tiri collisione** con l'auto eliminata a seguito del tamponamento, subiscono una penalità di -1 sul dado eventi, eccetto l'auto che ha perso automaticamente un Punto Carrozzeria (PC)

9.3.3 Dopo che l'ultima Vettura sul tracciato ha mosso, il Pilota eliminato deve fare una **Verifica Safety Car** (paragraf. 26)

9.3.4 Successivamente togliere dal tabellone la macchina eliminata

10 MOTORE

10.1 Verifica Motore

10.1.1 Ogni volta che un Pilota in 5° marcia ottiene un 20 o un 30 in 6° marcia, alla fine del suo movimento dà il via ad una **Verifica Motore**:

10.1.2 A partire dall'ultimo sul tracciato, tutti coloro che in quel momento si trovano in 5° o 6° marcia, escluse le vetture che si trovano nella Pit-Lane, tirano il Dado Eventi e, con un risultato compreso tra 1 e 4, perdono 1 Punto Motore (PM).

10.2 Bonus e penalità al tiro Verifica Motore

Al tiro di dado devono essere applicate le seguenti penalità o bonus:

+1	Pista bagnata
-1	Carico Aerodinamico Basso
-1	La vettura monta il Kers

10.3 Macchie d'Olio

Se una vettura perde un Punto Motore (PM) per una verifica motore, deve essere messo un segnalino **macchia d'olio** sotto di essa e la casella diventa una **casella pericolosa**

10.4 Test di Affidabilità Meccanica

Quando una vettura perde il suo ultimo Punto Motore (PM) deve effettuare un **Test di Affidabilità Meccanica** (Dado Eventi) (paragraf. 13.3)

11 COLLISIONI

11.1 Tiro Collisione

Quando una Vettura termina il proprio movimento in una casella adiacente o dietro, ma non davanti, ad una o più macchine, c'è un rischio di collisione. Tutte le vetture coinvolte devono immediatamente sostenere un **Tiro Collisione**.

11.1.1 Ogni pilota coinvolto lancia il Dado Eventi: con un risultato pari a 1, la Vettura perde 1 Punto Carrozzeria (PC) e un segnalino **detriti** deve essere posto sotto la vettura.

11.1.2 L'auto che ha provocato il **Tiro Collisione** deve effettuare il test per ultima per ciascuna delle auto adiacenti.

11.1.3 Se una o più auto sono eliminate a causa di questi **Tiri Collisione**, l'auto che ha provocato i **Tiri Collisione** perde automaticamente 1 o più Punti Carrozzeria (PC) senza effettuare alcun test.

11.1.4 Esempio: le auto C e D dovranno effettuare i **Tiri Collisione** perché è sopraggiunta l'auto A, mentre l'auto B non dovrà farlo in quanto l'auto A si è fermata davanti. Analogamente l'auto A farà i test per C e D ma non per B.

Se C o D vengono eliminati a causa dei **Tiri Collisioni**, A perderà automaticamente 1 o 2 Punti Carrozzeria (PC) ed effettuerà uno o nessun **Tiro Collisione**



11.2 Penalità al tiro Collisione

Al tiro di dado devono essere applicate le seguenti penalità:

-1	Carico Aerodinamico Alto
-1	Pista bagnata
-1	Auto adiacente per cui si effettua il Tiro Collisione in stallo/ in testacoda / eliminata

11.3 Muretti di Cemento

11.3.1 Alcuni tracciati ovali, come Indianapolis e Daytona, hanno una riga rossa sul bordo esterno della corsia più esterna del circuito che rappresenta il Muretto di Cemento che protegge il pubblico

11.3.2 Ogni volta che un'auto, in un circuito ovale, si sposta nella corsia esterna c'è il rischio che sbatta contro il muro: il pilota deve interrompere il movimento appena si sposta nella corsia esterna e lanciare il dado eventi per fare un tiro collisione

11.3.3 Dopo il test, l'auto può continuare il proprio movimento normalmente

11.3.4 Una volta che una vettura è nella corsia esterna non deve effettuare più il test, neanche nei turni successivi, finché si trova nella corsia esterna; se l'auto si sposta in una corsia centrale e poi ritorna nella corsia esterna dovrà essere fatto nuovamente il test tiro collisione

11.3.5 se una vettura termina il suo movimento spostandosi in una casella della corsia esterna e vicino ci sono altre vetture, prima devono essere effettuati i test delle altre vetture e per ultimo il test per Muretto di Cemento

11.4 Test di Affidabilità Telaistica

Quando una Vettura perde il suo ultimo Punto Carrozzeria (PC), deve effettuare una **Test di Affidabilità Telaistica** (Dado Eventi), (paragraf. 13.2)

12. CORDOLI, DETRITI, SOSPENSIONI

12.1 Cordoli

I piloti, in curva, possono salire sui cordoli e sfruttarli per migliorare la percorrenza della curva stessa.

12.1.1 Salire sul cordolo non è obbligatorio, ma se il pilota decide di farlo, deve effettuare un **Tiro Tenuta di Strada**.

12.1.2 Il passaggio sui cordoli avviene una sola volta per turno e per ogni turno di sosta obbligatoria in quella curva.

12.1.3 Un'auto che abbia percorso almeno 3 caselle consecutive nella corsia adiacente al cordolo può decidere di utilizzare il cordolo per:

12.1.3.1 ridurre di 1 punto il proprio movimento (in questo caso l'auto non indietreggia, semplicemente la terza casella percorsa conta doppio);

12.1.3.2 aumentare il proprio movimento di una casella

12.2 Tiro tenuta di strada

12.2.1 Una macchina che passa o si arresta su una casella con il segnalino detriti, o che decide di sfruttare i cordoli, al termine del movimento, deve effettuare un **Tiro Tenuta di Strada** e lanciare il dado eventi. Se il risultato è compreso tra 1 e 4, la macchina perde un Punto Sospensioni (PS).

12.2.2 In caso di pioggia si perde un Punto Sospensioni (PS) con un risultato compreso tra 1 e 5.

12.2.3 Se si fallisce il test, nessun segnalino deve essere posto sul tracciato.

12.3 Test di Affidabilità telaistica

Quando una vettura perde il suo ultimo Punto Sospensione (PS), deve effettuare una **Test di Affidabilità Telaistica** (Dado Eventi), (paragraf. 13.2)

13 TEST DI AFFIDABILITA'

13.1 Quale e quando fare un Test di Affidabilità

Durante un gran premio, come visto nei paragrafi precedenti, l'auto subisce molti stress che possono portare alla rottura di una o più componenti.

13.1.1 Quando una vettura perde l'ultimo Punto Carrozzeria (PC) o l'ultimo Punto Sospensioni (PS) deve effettuare un **test di affidabilità telaistica**

13.1.2 Quando un'auto perde l'ultimo Punto Motore (PM) o perde un Punto Trasmissione (PT) quando tale componente è già a zero, deve effettuare un **test di affidabilità meccanica**.

13.2 Test di Affidabilità Telaistica

13.2.1 Una vettura che deve effettuare un test di affidabilità telaistica compie un **Testacoda**, acquisisce il segnalino **Telaio rotto** e subisce gli effetti della tabella seguente:

D20	Effetto
Inferiore a 11	Telaio distrutto. Vettura eliminata.
11 – 17	Alettoni danneggiati: da ora in avanti l'auto slitta di ulteriori 2 casella in curva
18 o +	Nessun ulteriore effetto

13.2.2 Le penalità descritte si annulleranno solo in caso di riparazione ai Box.

13.2.3 Auto Eliminata a causa del Test di Affidabilità Telaistica: Quando una vettura è eliminata dopo un test di affidabilità telaistica, posiziona un segnalino **detriti** sotto la vettura e aspetta la fine del turno di tutti i giocatori per spostarla dal tracciato.

13.3 Test di Affidabilità Meccanica

13.3.1 Una vettura che deve effettuare un test di affidabilità Meccanica deve scalare in 2° marcia, o in 1° marcia se è già in 2° marcia (senza pagare ulteriori Punti Struttura/Assetto), acquisisce il segnalino **Motore rotto** e subisce gli effetti della tabella seguente:

D20	Effetto
Inferiore a 11	Il motore scoppia. Vettura eliminata.
11 – 17	Perdita di potenza: il movimento del l'auto sarà pari al valore più basso della marcia inserita
18 o +	Nessun ulteriore effetto

13.3.2 Le penalità descritte si annulleranno solo in caso di riparazione ai Box.

13.3.3 Auto Eliminata a causa di un Test di Affidabilità Meccanica: Quando un pilota viene eliminato dopo un Test di Affidabilità Meccanica deve **accostare**.

Il pilota deve mettere un segnalino **macchia d'olio** sotto la vettura, il turno successivo muoverà l'auto tirando un Dado per la 4° marcia (non si applica nessun bonus o penalità al valore di lancio); poi muoverà la vettura il più lontano possibile evitando di eccedere in **overshooting** se possibile, e metterà un altro segnalino **macchia d'olio** dove l'auto si è fermata. In questo movimento, il pilota, dovrà cercare di evitare qualsiasi situazione di frenata d'emergenza (utilizzando Punti Gomma PG e Punti Freno PF), nelle curve dovrà seguire le frecce. Alla fine del turno di tutti i giocatori la vettura dovrà essere tolta dal tracciato.

13.3.4 Un pilota che **accosta** non beneficia della scia e nessuna auto può beneficiare della sua scia; tuttavia, altre vetture possono prendere la scia di un'auto che ha appena rotto il motore e che nel turno seguente deve seguire le regole dell'**accostare**

13.3.5 Se per qualsiasi ragione l'auto è già in 4° marcia o inferiore (per aver scalato saltando più marce e perdendo l'ultimo punto motore, o per testacoda) le regole sull'**accostare** non si applicano

13.3.6 I tiri collisione con un auto che accosta non hanno nessuna penalità aggiuntiva

13.3.7 se un'auto rompe il motore dopo la penultima curva della gara, può tentare di estendere il proprio movimento per raggiungere il traguardo. Il pilota dovrà scalare di una marcia a turno partendo dalla 4° marcia fino alla 1° marcia. Nell'ultimissima casella raggiunta dall'auto deve essere messo il segnalino **macchia d'olio**. In questo movimento non può essere usato il turbo o il KERS

13.3.8 Se un'auto supera la penultima curva della gara con un overshoot e allo stesso tempo gli si rompe il motore, non è eliminata, ma può accostare estendendo il proprio movimento come nelle regole descritte al punto precedente. Tuttavia se una vettura rompe il motore all'interno della penultima curva non potrà accostare e sarà eliminata nell'ultima curva

13.3.9 Se la Vettura che deve accostare taglia il traguardo, si considera comunque arrivata al termine della gara regolarmente.

13.4 Bonus e penalità ai Test di Affidabilità

13.4.1 Prima di lanciare il dado eventi è possibile ottenere un bonus di +5 a questo tiro per ogni Punto Box speso.

13.4.2 Se una Vettura con il segnalino **Telaio rotto** e/o **Motore rotto** è costretta a ripetere il **Test di Affidabilità Telaistica o Meccanica**, per qualsiasi motivo, subirà una penalità di -3 al Dado Eventi.

13.4.3 Nel caso di ripetuti **test di Affidabilità** vale sempre il risultato peggiore fino a quando il pilota non effettuerà le necessarie riparazioni.

14. AUTO ELIMINATA E FERITE AL PILOTA

14.1 Auto eliminata

Un'auto viene eliminata nei seguenti casi:

- Eccesso di Overshooting
- Frenata d'emergenza
- Test di affidabilità telaistica
- Test di affidabilità meccanica

14.1.1 Eccesso di overshooting: l'auto deve essere immediatamente tolta dalla pista e posizionata vicino al tracciato in prossimità della fine della curva; la vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata.

14.1.2 Frenata d'emergenza: L'auto deve essere tolta dal tracciato nel turno successivo e posizionata vicino al punto in cui è stata eliminata; la vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata.

14.1.3 Test di affidabilità telaistica: Quando un'auto è eliminata per un **test di affidabilità telaistica** deve essere messo un segnalino detriti sotto di essa ed aspettare il turno successivo prima di essere rimossa dal tracciato; nel turno successivo deve essere posizionata vicino al punto in cui è stata eliminata; la vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata.

14.1.4 Test di affidabilità meccanica: dopo che la vettura ha effettuato il suo movimento come descritto per le regole sull'**accostare**, l'auto deve essere posizionata vicino al punto in cui è stata eliminata; la vettura perderà la propria posizione in classifica nel momento in cui viene superata dalle auto che seguono. Una volta che è stata superata da tutti i piloti ancora in gara, la vettura deve essere rimossa dal tabellone e la sua posizione in classifica si considera consolidata.

14.2 Adempimenti di fine turno

14.2.1 Dopo che l'ultima Vettura sul tracciato ha mosso, il Pilota eliminato deve fare una **Verifica Safety Car**: con un risultato di 1-4 sul Dado Eventi si simulerà l'ingresso della Safety Car.

14.2.2 Verificare se il pilota è stato ferito: Tira il dado Eventi, se il risultato è uguale o inferiore alla marcia della vettura al momento dell'eliminazione, il pilota è stato ferito.

14.2.3 Al tiro di dado devi:

1. aggiungere +3 se l'auto è stata eliminata per motore scoppiato (paragrafo
2. sottrarre -1 se è stata eliminata tamponando un'altra vettura (paragrafo

14.2.4 se il pilota è stato ferito, tira nuovamente il dado eventi senza modificatori:

D20	Effetto
1	Pilota è morto
2 – 3	ferita grave, il pilota salterà le prossimi due gare
4 - 8	il pilota salterà la prossima gara
9 – 15	lieve trauma ma alla prossima gara si riparte con una penalità di -3 al tiro griglia di partenza
16 – 20	totalmente ristabilito e ancora più motivato, alla prossima gara avrà un bonus di +2 al tiro griglia di partenza

15. MANOVRABILITA'

15.1 Punti Pilota

I punti pilota (PP) indicano lo stato di forma di un pilota e possono essere utilizzati in diverse situazioni

15.1.1 in fase di Set-up, a questa componente possono essere assegnati Punti Assetto/Struttura per un valore che va da 0 a 2

15.2 Manovrabilità

15.2.1 Una volta per turno, consumando un Punto Pilota (PP), il Giocatore ha la possibilità di cambiare l'esito di un Dado-marcia, lanciando nuovamente lo stesso dado e scegliendo il risultato che preferisce tra i due.

15.2.2 Se dovesse ottenere ancora lo stesso risultato, il Giocatore potrà scegliere liberamente il risultato nell'intervallo dei risultati possibili del Dado-marcia (tenendo sempre conto del Carico Aerodinamico), in questo caso, se il Pilota dovesse scegliere 20 in 5° marcia o 30 in 6° marcia, non verrà effettuata alcuna **Verifica Motore** o **Tiro Meteo**.

15.3 Punti Pilota in caso di Testacoda

Un pilota può evitare un **testacoda** spendendo un Punto Pilota

Una vettura può andare in testacoda in tre situazioni differenti:

1. **Overshooting**: spendendo un Punto Pilota (PP) la vettura non va in **Testacoda**
2. **Macchia d'Olio**: spendendo un Punto Pilota (PP) il giocatore mantiene il controllo della vettura, l'auto non va in **testacoda**
3. **Test di Affidabilità Telaistica**: Spendendo un Punto Pilota (PP) il giocatore può evitare il **testacoda** ma non gli altri eventuali effetti.

15.4 Punti Pilota in caso di Frenata d'emergenza

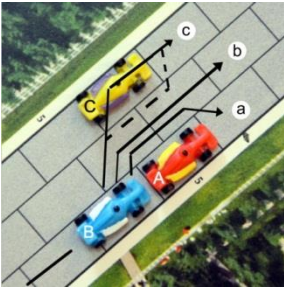
Il giocatore può spendere un Punto Pilota in sostituzione di altre componenti (paragrafo 13)

16. SCIA e DRS

16.1 Cos'è l'effetto scia

Il fenomeno di effetto scia avviene quando una vettura si trova nella scia di un'altra vettura che fa sì che l'auto che segue venga "tirata" da quella di fronte, tanto da permetterle di superarla.

16.2 Quando si ha l'effetto scia



16.2.1 Per approfittare dell'effetto scia, dopo aver eseguito lo spostamento, l'auto B deve terminare il proprio movimento direttamente dietro l'auto A.

16.2.2 L'auto in scia, a partire dalla posizione in cui si è fermata, può aggiungere 3 caselle al proprio movimento.

16.2.3 Si possono usare queste tre caselle aggiuntive nel seguente modo.

- Cambio di una corsia e ritorno sulla corsia d'origine (a)
- Cambio di una corsia e spostamento di due caselle in avanti (b)
- Cambio di due corsie e spostamento di una casella in avanti (c)
- Se c'è un'auto C, l'auto B può spostarsi nella corsia centrale, avanzare di una casella e poi spostarsi davanti all'auto C

16.3 Condizioni da soddisfare

20.3.1 Una macchina può beneficiare dell'effetto scia solo se ha una marcia pari o superiore all'auto di fronte; ed entrambe le auto devono essere almeno in 4° marcia

16.3.2 In ogni caso lo spostamento di tre caselle deve essere eseguito nella sua totalità, ma si possono spendere Punti Freno (PF) per ridurre questo movimento.

16.3.3 Se l'effetto scia fa finire la vettura dietro ad un'altra, si può nuovamente attivare il fenomeno di effetto scia, continuando finché si ripete tale situazione. Un'auto può collegare diversi effetti scia, estendendo così il proprio movimento, nello stesso turno

16.3.4 Se una macchina entra in una curva grazie all'effetto scia (e non sarebbe riuscita ad entrare nella curva se non avesse usufruito dell'effetto scia), deve pagare 1 Punto Freno (PF) senza riduzione di numero di caselle di movimento.

16.3.5 In una curva, una macchina che si sposta grazie all'effetto scia deve muoversi rispettando le frecce disegnate sul tabellone.

16.3.6 E' proibito frenare per beneficiare di un effetto scia.

16.3.7 Non si può beneficiare dell'effetto scia di un'auto in Testacoda, in Stallo, che sta accostando, eliminata

16.3.8 Si può prendere la scia di un'auto che ha appena rotto il motore

16.4 Commenti

16.4.1 Usufruire dell'effetto scia non è obbligatorio, ma sempre opzionale

16.4.2 Se una macchina va in **overshooting** come risultato di una scia, deve subirne le conseguenti penalità. In questo caso, l'auto deve continuare nella stessa corsia dalla quale è uscita dalla curva, il che vieta qualsiasi ulteriore effetto scia nel turno

16.4.3 Quando si utilizza l'effetto scia e si è già in curva, non deve essere pagato nessun Punto Freno (PF)

16.5 Note

16.5.1 il bonus al movimento conferito dal Carico Aerodinamico basso può essere utilizzato solo prima di un effetto scia

16.5.2 Il bonus di "+1" al movimento conferito dalle gomme morbide può essere utilizzato prima o dopo un effetto scia o, addirittura, all'interno di una serie di effetti scia

16.5.3 se il bonus "+1" al movimento conferito dalle gomme morbide viene applicato nel corso di un effetto scia e permette ad un'auto di entrare in una curva, la macchina perde automaticamente un Punto Freno (PF) come indicato nel punto 16.3.4, anche se il bonus delle gomme morbide è l'ultima casella di movimento.

16.5.4 i vari cambi di corsia effettuati grazie ad uno o più effetti scia, non sono considerati zigzag. Tali cambi di corsia sono indipendenti gli uni dagli altri e dai cambi di corsia che sono state fatti durante il movimento precedente

16.6 Cos'è il DRS

Il DRS (Drag Reduction System) è un dispositivo che permette l'apertura dell'alettone posteriore, riducendo la resistenza all'aria al fine di permettere alla vettura di incrementare la velocità in rettilineo e favorire i sorpassi.

16.7 DRS in Formula D

16.7.1 Il DRS è una componente montata su tutte le Vetture e non costa Punti Struttura/Assetto in fase di Set-up.

16.7.2 In termini di gioco, in ciascun circuito del Campionato, è presente uno o due rettilinei denominati **DRS Zone**; in questi tratti le Vetture hanno la possibilità di utilizzare il **DRS**.

16.7.3 il **DRS** permette ad una vettura di aumentare il proprio movimento di una casella solo se questo bonus permette al pilota di sfruttare un effetto scia

16.7.4 Un pilota che utilizza il DRS è obbligato ad effettuare anche il movimento per la scia

16.7.5 è concessa una sola casella bonus per turno, di cui il pilota può avvalersi prima di un effetto scia o nel mezzo di una successione di effetti scia, mai alla fine

16.7.6 Il **DRS** è attivabile solo con pista asciutta.

16.7.7 Il **DRS** non può essere utilizzato quando si esce dai box

16.8 Alcuni esempi



16.8.1 Tutte le auto nella figura sono in 4 marcia

16.8.2 L'auto X monta gomme morbide e la pista è asciutta, in 4 marcia tira un 7. Il pilota può sfruttare l'effetto scia fornito dall'auto arancione posizionandosi sulla casella A, con il movimento addizionale di 3 caselle si sposta in B, utilizzando il movimento dato dalle gomme morbide si sposta in C dove può sfruttare l'effetto scia dell'auto rossa, e portare la sua auto in D. Il pilota deve pagare un Punto Freno (PF) senza ridurre il proprio movimento, perché se non avesse usato l'effetto scia non sarebbe riuscito ad entrare nella curva. Se il pilota decidesse di utilizzare l'effetto scia della vettura grigia e raggiungere la casella F non deve pagare ulteriori Punti Freno (PF) in quanto si trova già nella curva.

16.8.3 La pista è bagnata ed il pilota X, con gomme da bagnato, tira un 14 in 5 marcia, che lo porta nella casella D. Siccome piove deve effettuare lo **slittamento** di una casella e spostarsi nella casella E. Il pilota può decidere di sfruttare l'effetto scia fornito dall'auto azzurra e spostarsi nella casella G senza ulteriori **slittamenti**

16.8.4 La pista è bagnata ed il pilota X, con gomme da bagnato, tira un 11 in 5 marcia, e arriva nella casella C dove può sfruttare l'effetto scia e raggiungere la casella D (deve pagare un Punto Freno), poi **slitta** in E a causa della pioggia, infine può raggiungere G senza ulteriori **slittamenti**

16.8.5 La pista è asciutta ed il pilota X, con gomme dure e carico aerodinamico basso, nella DRS Zone, tira un 10 in 4° marcia. Il pilota si muove di 11 caselle utilizzando il movimento aggiuntivo dato dal carico aerodinamico basso e si porta nella casella B, poi può sfruttare il DRS e muoversi di un'ulteriore casella in C per sfruttare la scia dell'auto rossa

16.8.7 La pista è asciutta ed il pilota X con gomme morbide e carico aerodinamico basso, nella DRS Zone, tira un 8 in 4° marcia. Il pilota può muoversi di 8 caselle +1 conferita dal carico aerodinamico basso e fermarsi sopra la casella pericolosa (al termine del movimento il pilota dovrà effettuare un test per la casella pericolosa), a quel punto sfruttare il DRS e spostarsi nella casella C per prendere la scia della vettura rossa ed entrare nella curva nella casella D (il pilota perde un Punto Freno (PF)) e da qui prendere la scia della vettura grigia e spostarsi nella casella F oppure utilizzare le gomme morbide per andare nella casella E e prendere la scia della vettura azzurra per raggiungere la casella G

16.8.7 un'auto che finisce il proprio movimento in H, può utilizzare un solo effetto scia, frenare per fermarsi nella casella I e sfruttare un nuovo effetto scia non è permesso

16.8.8 Un'auto che monta pneumatici morbidi con pista asciutta termina il proprio movimento nella casella I, può sfruttare la scia dell'auto rossa spostandosi nella casella J, e con il bonus di "+1" fornito dalle gomme morbide, entrare in curva nella casella K. Nonostante il movimento che ha permesso al pilota di entrare in curva sia dovuto al bonus delle gomme morbide, mentre l'effetto scia è avvenuto prima della curva, il pilota deve comunque pagare un Punto Freno (PF) perché senza il movimento dell'effetto scia, non sarebbe riuscito ad entrare nella curva.

16.8.9 Un'auto che finisce il proprio movimento nella casella K, con pista asciutta e gomme morbide, può sfruttare la scia dell'auto gialla e muoversi come indicato dalle frecce. L'auto però viene bloccata dalla macchina verde, in quanto non può cambiare corsia in caso di **overshooting**, e si deve fermare nella casella L senza completare il movimento di "+3" caselle dell'effetto scia e perdendo un Punto Freno (PF)

16.8.10 Un'auto che finisce il proprio movimento nella casella L non può sfruttare la scia dell'auto verde perché un'auto in **overshooting** non può cambiare corsia

17. CARICO AERODINAMICO

17.1 Carico Aerodinamico e set up

17.1.1 In fase di Set up il pilota può scegliere tra 3 possibili soluzioni per il carico aerodinamico: ALTO, MEDIO e BASSO che danno origini a bonus e penalità come di seguito riportato.

17.1.2 Il carico aerodinamico non può essere modificato durante la gara

17.2 Carico Aerodinamico Medio

17.2.1 E' la configurazione base, in fase di Set-Up il costo di questa configurazione è pari a 0 Punti Struttura/Assetto.

17.2.2 Questa configurazione non conferisce bonus e non comporta penalità

17.3 Carico Aerodinamico Alto

17.3.1 E' la configurazione che permette di avere una maggiore aderenza in curva a scapito di una minore velocità.

17.3.2 In fase di Set-up, questa configurazione costa 1 Punto Struttura/Assetto.

17.3.3 Il Carico Aerodinamico Alto dà una penalità di -1 al **Tiro Collisione** a causa delle maggiori dimensioni dei profili alari

17.3.4 Una vettura con questo assetto subisce le seguenti correzioni al movimento:

- la prima casella di tutte le curve del tracciato conta 2 caselle di movimento a discrezione del pilota, tranne nel caso in cui il movimento termini proprio in essa. Eventuali slittamenti (esempio per pista bagnata) vanno conteggiati solo successivamente a tale sosta.
- in 4° marcia la velocità massima è di 11 caselle (un valore superiore viene considerato comunque 11).
- in 5° marcia la velocità massima è di 18 caselle (un valore superiore viene considerato comunque 18).
- in 6° marcia la velocità massima è di 26 caselle (un valore superiore viene considerato comunque 26).

17.3.5 Si deve tenere conto del valore reale ottenuto col Dado Marcia per quanto riguarda le **Verifiche Motore** ed eventuali **Tiri Meteo**.

17.3.6 Nel momento in cui un'auto acquisisce il segnalino **Telaio Rotto**, il Carico Aerodinamico Alto non dà più il vantaggio dell'entrata in curva, fino a che non si effettuano le dovute riparazioni ai Box, mentre permangono le penalità al movimento.

17.4 Carico Aerodinamico Basso

17.4.1 E' la configurazione che permette di avere una maggiore velocità a scapito di una minore aderenza in curva.

17.4.2 Tale configurazione costa 1 Punto Struttura/Assetto in fase di Set-Up.

17.4.3 Con il Carico Aerodinamico Basso si ha una penalità di -1 al tiro **Verifica Motore** in quanto il motore è più sollecitato

17.4.4 Una vettura con questo assetto subisce le seguenti correzioni al movimento:

- In tutte le curve del tracciato, ogni sosta obbligatoria comporterà lo **slittamento** di una casella che si aggiunge ad altri eventuali **slittamenti**.
- In 4° marcia la velocità è aumentata di una casella opzionale
- In 5° marcia la velocità è aumentata di due caselle opzionali
- In 6° marcia la velocità è aumentata di quattro caselle opzionali

17.4.5 Il movimento aggiuntivo è opzionale, ma se si decide di avvalersene, lo si deve utilizzare integralmente (2 caselle in 5° marcia e 4 caselle in 6° marcia)

17.4.6 Dal momento in cui un'auto acquisisce il segnalino **Telaio Rotto**, il Carico Aerodinamico Basso non dà più bonus al movimento, anche se permane la penalità dello **slittamento** in curva, fino a che non si effettuano le dovute riparazioni ai Box.

18. Turbocompressore

18.1 Punti Boost (PB)

Rappresenta una parte essenziale del motore; il pilota, durante la gara, può aumentare la pressione del Turbocompressore (dando Boost) per aumentare le prestazioni del motore.

18.1.1 in fase di Set-up, a questa componente, possono essere assegnati Punti Assetto/Struttura per un valore che va da 0 a 2

18.1.2 Durante il Gran Premio, il pilota può utilizzare i punti Boost aumentando, per un breve periodo di tempo, la pressione del turbo incrementando la velocità e il proprio movimento.

18.2 Boost

18.2.1 Un Pilota, alla fine del suo movimento (cioè dopo aver applicato gli eventuali bonus e penalità), può dichiarare di voler dare **Boost** ed ottenere, quindi, un bonus al proprio movimento di tante caselle pari alla marcia inserita (cioè 1 casella in 1°, 2 caselle in 2°, ecc.).

18.2.2 La decisione di usufruire di questa manovra deve essere presa dopo aver mosso la Vettura sulla pista estendendone quindi il movimento.

18.2.3 una volta effettuata questa manovra il pilota termina immediatamente il proprio turno (quindi non si può sfruttare la scia)

18.3 Limitazioni al Boost

Per usufruire del **Boost** è necessario:

- Che la Vettura abbia ancora almeno 1 Punto Boost (PB).
- Che Il Boost sia in assoluto l'ultima operazione di movimento nel turno.
- Che si ricorra al Boost una sola volta per turno
- Che non venga utilizzato nel turno in cui si entra o si è all'interno della Corsia dei Box (ma è possibile utilizzarlo nel turno in cui si esce da essa)
- Che il bonus al movimento sia usato per intero anche se si possono consumare normalmente Punti Freno (PF) per ridurre tale bonus.

18.4 Prova Turbocompressore

Dopo aver effettuato lo spostamento e determinato la posizione finale della vettura, il Pilota deve effettuare una Prova **Turbocompressore** lanciando il Dado Eventi, con i seguenti effetti:

D20	Effetto
1	La vettura consuma 1PB, 1PT e 1 PM
2 - 4	La Vettura consuma 1PB e 1PT
5 - 19	La Vettura consuma 1PB
20	Nessun consumo.

18.4.1 Se l'auto dovesse perdere un Punto Motore (PM), un segnalino **macchia d'olio** deve essere messo sotto la vettura nella casella di destinazione finale.

19. KERS

19.1 Cos'è il KERS

Il Kers (Kinetic Energy Recovery System) è un dispositivo che consente un parziale recupero, sotto forma di energia elettrica, dell'energia cinetica prodotta durante la frenata, anziché lasciarla disperdere in forma di calore; questa energia è nuovamente spendibile per la trazione della vettura, a discrezione del Pilota, sotto forma di caselle di movimento bonus.

19.1.1 Il montaggio del dispositivo non è obbligatoria, ma se lo si vuole posizionare sulla vettura costa 2 Punti Struttura/Assetto in fase di Set-Up

19.1.2 Una vettura che monta il KERS è più vulnerabile; infatti si ha una penalità di -1 al tiro **Verifica Motore**.

19.2 Utilizzo del KERS

19.2.1 All'inizio del Gran Premio, una vettura equipaggiata con il **KERS**, parte con un totale di 3 Punti Kers (PK), utilizzabili come segue:

19.2.2 Il pilota, prima di tirare il dado corrispondente alla marcia innestata, deve dichiarare quanti Punti Kers (PK) vuole utilizzare, dopodiché tira il Dado marcia e il dado Kers, come indicato dalla Tabella seguente:

PK utilizzati	Dado Marcia relativo	Caselle di movimento
1 PK	1D2	da 1 a 2 Caselle
2 PK	1+1D3	da 2 a 4 Caselle
3 PK	2+1D4	da 3 a 6 Caselle

19.2.3 La velocità della vettura viene determinata, quindi, dalla somma del Dado Marcia e del Dado Kers relativo ai Punti Kers (PK) utilizzati.

19.2.4 Il bonus al movimento deve essere usato per intero, ma si possono consumare normalmente Punti Freno (PF) per ridurre il movimento.

19.2.5 Il pilota può utilizzare quanti punti Kers (PK) ritiene opportuno, quelli non utilizzati potranno essere utilizzati in un altro turno fino all'azzeramento del KERS. Per esempio il pilota può decidere di utilizzare 1 punto KERS in tre turni diversi, o tutti e 3 i punti in uno stesso turno o dividerli 2 punti in un turno e 1 in un altro turno.

19.2.6 Ogni volta che la vettura supera la linea del traguardo il cumulo di Punti Kers (PK) viene ripristinato

19.2.7 I Punti Kers (PK) non utilizzati durante un giro di pista sono persi.

19.3 KERS e casi particolari

19.3.1 Non si può utilizzare il Kers nei turni in cui si è all'interno della Corsia dei Box, ma lo si può usare per entrare.

19.3.2 Non possono essere utilizzati i Punti Pilota (PP) per ritirare il Dado Kers, mentre è sempre possibile utilizzarli per ritirare il Dado della Marcia innestata

19.3.3 Dal momento in cui un'auto acquisisce il segnalino **Motore Rotto**, il **KERS** si posiziona sullo 0, e non si ricarica fino a che non si effettuano le dovute riparazioni ai Box

19.3.4 Per quanto riguarda i tiri meteo o il test verifica motore si considera solamente il risultato del Dado marcia.

20. DOPPIAGGIO

20.1. Qualora un'auto dovesse essere doppiata (cioè essere sorpassata dal leader della gara), viene immediatamente rimossa dal gioco ed acquisirà la posizione in classifica che aveva nel momento in cui è stata doppiata.

21. SOSTE AI BOX

Un Pilota, se lo ritiene, può entrare ai Box per effettuare delle riparazioni/manutenzioni alla propria Vettura oltre al cambio dei pneumatici

21.1 Codice di guida in pit lane

21.1.1 per raggiungere i propri box l'auto deve percorrere la pit lane (corsia singola)

21.1.2 per entrare e uscire dai box si devono seguire le frecce disegnate davanti ad ogni box

21.1.3 le regole di **Tiro Collisione**, **Verifica Motore**, **Scalare più marce**, **Scia**, **KERS**, **Frenata d'emergenza** e **Turbocompressore** non si applicano alle auto in pit lane.

21.1.4 Non ci si può superare nella pit lane, non ci sono situazioni di **frenata d'emergenza** e non si devono usare Punti Freno (PF), basta fermarsi nella casella dietro a quella in cui è la vettura che precede.

21.1.5 In pit lane sono validi ed efficaci i bonus derivanti da Carico Aerodinamico Basso e dalle gomme morbide, mentre permane il limite alla velocità massima per il carico aerodinamico alto (massimo 11 caselle di movimento in 4° marcia)

21.1.6 Nel caso in cui entrambe le caselle della pista adiacenti lo spazio trapezoidale in uscita Box siano occupate, la Vettura non potrà uscire dalla corsia Box, ma non consumerà Punti Freno.

21.1.7 La pit lane è chiusa durante la procedura di partenza e al termine dell'ultimo giro

21.1.8 C'è un limite di velocità massima in pit lane: si può entrare in pit lane, o percorrerla, solo in 4ª marcia o inferiore, inoltre non si può utilizzare il **turbocompressore** o il **KERS** se si è in pit lane

21.2 Ingresso ai Box

21.2.1 Per essere considerato ai Box, il pilota deve essere arrivato nella casella Box del proprio colore, se si ferma davanti, ma ancora nella pit lane, non lo si considera ai Box (nella figura, le auto E e H hanno raggiunto i propri box, mentre F e G no).

21.2.2 I giocatori non devono ottenere il numero di caselle esatto che li separa dal proprio box. È sufficiente ottenere un valore uguale o superiore alle caselle ancora da percorrere.

21.2.3 Una volta arrivato ai box il pilota rigenera immediatamente i Punti Gomma (PG) perduti durante la gara. Se non ne ha perdute in precedenza può comunque cambiare il tipo di gomma, da pioggia, dure o morbide

21.2.4 E' necessario fare almeno un giro prima di poter entrare ai box

21.2.5 Se si entra in pit lane è obbligatorio fermarsi ai box

21.3 Pit stop

21.3.1 il pilota arrivato ai box può decidere se effettuare una sosta veloce o una sosta lunga

21.3.2 sosta veloce

21.3.2.1 La sosta veloce ha lo scopo di sostituire i pneumatici rigenerando i Punti Gomma (PG) persi. Il pilota può decidere se mantenere lo stesso tipo di pneumatico che aveva prima o se montarne uno diverso

21.3.2.2 immediatamente dopo aver rigenerato i Punti Gomma (PG), il pilota deve tirare il dado eventi per vedere quanto siano stati veloci i meccanici ad effettuare il cambio gomme:

21.3.2.3 con un risultato da 1 a 10: sosta veloce avvenuta con successo. I meccanici sono stati molto veloci. L'auto uscirà subito dai box e si muoverà di tante caselle quanto la metà del valore del dado eventi arrotondato per eccesso. Si considera che l'auto sia in 4ª marcia, quindi, nel turno successivo, se è uscito dalla pit lane, il pilota può inserire la 5ª marcia o inferiore seguendo le normali regole per le marce

21.3.2.4 con un risultato da 11 a 20: qualcosa è andato storto. L'auto rimane ai box fino al turno successivo nel quale potrà ripartire in 4ª marcia, nessun Punto Struttura/Assetto potrà essere rigenerato

21.3.2.5 prima di tirare il dado eventi, il pilota può decidere di spendere un Punto Box (PBox), in questo caso si considera che il pilota abbia ottenuto un 10 sul dado eventi

21.3.2.6 Un'auto con le gomme morbide non può utilizzare il bonus conferito dai pneumatici nel caso di sosta veloce avvenuta con successo (21.3.2.3)

21.3.2.7 il bonus conferito dai pneumatici morbidi può essere utilizzato da una macchina in pit lane anche se i box sono oltre la linea del traguardo

21.3.3 sosta lunga

21.3.3.1 la sosta lunga ha lo scopo di rigenerare dei Punti Struttura/Assetto persi durante la gara, o effettuare delle riparazioni se, precedentemente, l'auto ha acquisito il segnalino **Telaio Rotto** o **Motore Rotto**, oltre, naturalmente al cambio gomme, che viene effettuato in ogni caso.

21.3.3.2 per ogni turno di sosta ai box il pilota rigenera 2 Punti Struttura/Assetto

21.3.3.3 Riparazione: Se sono presenti dei segnalini **Motore rotto** e/o **Telaio rotto**, questi possono essere rimossi, al costo di due Punti Struttura/Assetto rigenerati con la sosta, inoltre l'auto rigenera automaticamente un Punto Struttura/Assetto della componente che ha causato la rottura.

21.3.3.4 Manutenzione: il pilota può ripristinare Punti Struttura/Assetto persi durante la gara delle solo componenti classiche (Punti Carrozzeria (PC), Punti Sospensione (PS), Punti Motore (PM), Punti Trasmissione (PT), Punti Freno (PF)). Con la manutenzione è possibile recuperare dei Punti Struttura/Assetto persi ma non è possibile superare il numero di punti che si avevano alla partenza del Gran Premio.

21.3.3.5 terminati i turni di sosta decisi dal pilota, l'auto ripartirà dai box, nel turno successivo, in 4 marcia.

21.3.3.6 se la sosta si protrae per più di un turno, il pilota può decidere di spendere dei Punti Box (PBox) per accelerare le operazioni ai box; al termine dell'ultimo turno di sosta, il pilota può spendere un Punto Box (PBox) e muoversi immediatamente di 5 caselle come per la sosta veloce.

21.4 Ordine di turno

21.4.1 la linea tratteggiata, nell'illustrazione, indica il limite oltre il quale non è più possibile entrare in pit lane. Nell'esempio l'auto C non può più entrare in pit lane, mentre l'auto I può entrare.

21.4.2 le auto si muoveranno seguendo questo ordine

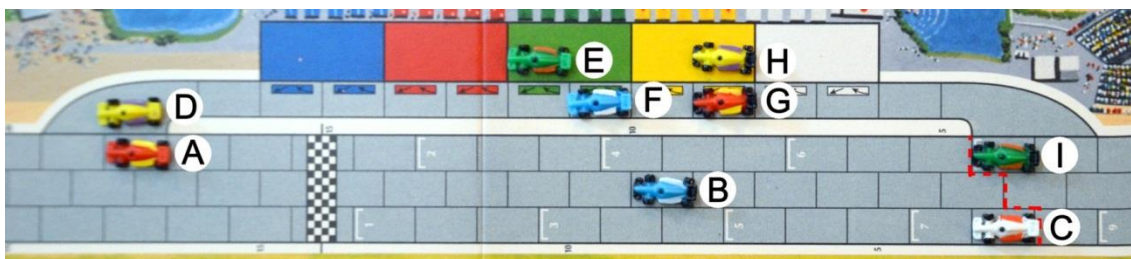
- Per prime le auto in pista che hanno superato il limite indicato nel punto 21.4.1
- Poi le auto in pit lane. Comunque se ci sono due auto appaiate (nell'esempio G e H), muove prima l'auto in pit lane e poi quella che esce dai box
- Infine le auto che si trovano prima del limite di accesso alla pit lane

21.4.3 nell'esempio l'ordine del turno sarà: A-B-C-D-E-F-G-H-I

21.4.4 anche se l'auto I è arrivata prima dell'auto C, con la stessa marcia o con una superiore, l'auto C ha superato il limite per entrare in pit lane mentre I no, quindi C si muove per prima

21.4.5 le auto in pit lane sono in una "zona neutrale", le auto A e D NON devono fare il test Tiro collisione

21.4.6 Importante: indipendentemente dal tipo di pit stop effettuato, il pilota deve dichiarare il tipo di pneumatici montati dall'auto prima di effettuare qualsiasi altra azione (tirare per la sosta veloce, intervenire sull'auto, tiro per il tempo, ecc). Il tipo di pneumatici montato non può essere cambiato nel turno di gioco seguente, anche se l'auto è ancora nei box.



22. SAFETY CAR



22.1 Quando entra la safety car

Quando vi sono delle condizioni di pericolo per i piloti, è possibile che la direzione gara faccia intervenire la **safety car**, un'auto di tipo civile che si posiziona davanti a tutte le vetture in gara e che non può essere superata, con lo scopo di rallentare il gruppo in modo da dare il tempo ai commissari di percorso di eliminare la situazione di pericolo in totale sicurezza.

22.1.1 Con l'eliminazione di un Pilota, dopo che l'ultima Vettura sul tracciato ha mosso, il Pilota eliminato deve fare una **Verifica**

Safety Car: con un risultato da 1 a 4 sul Dado Eventi si simulerà l'ingresso della **Safety Car**.

22.1.2 grazie all'intervento della **Safety Car**, il tracciato verrà ripulito da tutti i segnalini **detriti** e **macchia d'olio** che saranno rimossi.

22.2 procedura di ricompattamento

Con l'entrata della **Safety Car** ci sarà un turno di ricompattamento delle Vetture, che verranno ricollocate secondo la seguente procedura:

22.2.1 A partire dal giocatore in prima posizione, ogni pilota dovrà dire se intende approfittare dell'interruzione per effettuare una sosta simulata; se il pilota decide di effettuare una sosta simulata, la sua vettura dovrà essere posizionata in fondo allo schieramento;

22.2.2 La vettura in prima posizione per la ripartenza, dovrà essere collocata esattamente dove si trovava la vettura in prima posizione al momento dell'interruzione.

22.2.3 Le vetture che seguono devono essere collocate a 2 caselle di distanza da quella che precede.

22.2.4 Le vetture che hanno deciso di effettuare una sosta simulata, verranno sistemate in fondo allo schieramento; durante una sosta simulata i piloti potranno rigenerare i Punti Gomma (PG) persi e cambiare il tipo di pneumatico, inoltre potranno spendere 1 Punto Box (PBox) per effettuare una **Riparazione**, o una doppia **Manutenzione**

22.2.4.1 Riparazione: Se sono presenti dei segnalini **Motore rotto** e/o **Telaio rotto**, spendendo 1 Punto Box (PBox), uno dei due segnalini potrà essere rimosso, inoltre l'auto rigenera automaticamente un Punto Struttura/Assetto della componente che ha causato la rottura; NOTA: se vi sono entrambi i segnali, solo uno potrà essere riparato

22.2.4.2 Manutenzione: il pilota può ripristinare 2 Punti Struttura/Assetto persi durante la gara spendendo 1 Punto Box (PBox), ma solo delle componenti classiche (Punti Carrozzeria (PC), Punti Sospensione (PS), Punti Motore (PM), Punti Trasmissione (PT), Punti Freno (PF)). Con la manutenzione è possibile recuperare 2 Punti Struttura/Assetto persi ma non è possibile superare il numero di punti che si avevano alla partenza del Gran Premio. Se si recupera un solo Punto Struttura/Assetto, si spenderà comunque 1 Punto Box (Pbox) e l'altro Punto Struttura/Assetto andrà perso.

22.2.5 Alla ripartenza le vetture ripartiranno in 4° marcia o inferiore

22.2.6. Se alla ripartenza la vettura si trova all'interno di una curva, le soste prescritte si considerano tutte effettuate.

22.2.7 Il pilota in prima posizione ha un bonus facoltativo di 1 Casella di Movimento, in più o in meno, per simulare il vantaggio dell'iniziativa in ripartenza

23. FINE ED ESITO DELLA GARA

La gara si considera finita non appena si verifica uno dei casi seguenti:

23.1 Arrivo!

23.1.1 la Vettura in 4° posizione taglia il traguardo alla fine del terzo giro.

23.1.2 tutte le vetture ancora in pista superano automaticamente quelle eliminate

23.2 Pista deserta

23.2.1 Non appena rimangono in pista 4 Vetture in totale termina la gara

23.2.2 L'ordine d'arrivo è dato dall'ordine di turno delle posizioni delle Vetture in quel momento, senza continuare con eventuali Prove, Verifiche, Test o Tiri.

23.2.3 tutte le vetture ancora in pista superano automaticamente quelle eliminate

23.2.4 La regola della Pista deserta non viene applicata qualora all'inizio del GP le vetture siano 7 o meno.

23.3 Sudden death

23.3.1 La gara ha un limite di tempo massimo di 3 ore

23.3.2 trascorso il tempo limite il Leader, prima del proprio turno, dovrà lanciare il Dado Eventi: con un risultato di 1 la gara finirà immediatamente.

23.3.3 Se la gara non dovesse finire come descritto al punto precedente, si ripeterà la procedura nei turni successivi, ma le probabilità cambieranno come da Tabella seguente:

Turno dopo 3h	Fine gara con
1° Turno	1 su un D20
2° Turno	1 o 3 su un D20
3° Turno	Da 1 a 6 su un D20
4° Turno	Da 1 a 12 su un D20
5° Turno e successivi	Da 1 a 19 su un D20

23.3.4 La Classifica verrà quindi stilata in base all'ordine di turno dato dalle attuali posizioni delle vetture.

23.3.5 tutte le vetture ancora in pista superano automaticamente quelle eliminate

24. GIUDICI E SANZIONI DISCIPLINARI

24.1 Selezione e compiti dei Giudici

24.1.1 All'inizio del Gran Premio verranno sorteggiati 2 Giudici effettivi tra i Piloti appartenenti a scuderie differenti e un Giudice supplente

24.1.2 il giudice supplente sostituisce un giudice effettivo nel momento in cui questo è sotto giudizio

24.1.3 è bene che il ruolo di giudice non venga ricoperto sempre dalle stesse persone, ma che sia ricoperto a rotazione.

24.1.4 I Giudici si dovranno distaccare dal ruolo di Giocatori nelle loro valutazioni, ed avranno i seguenti compiti:

- risolvere aspetti del gioco non previsti dal Regolamento;
- far rispettare i tempi;
- controllare la regolarità della gara.

24.1.5 Inoltre, in caso di comportamenti palesemente infantili ed antisportivi, non accettazione della sorte, offese indirizzate agli altri Giocatori, imbrogli intenzionali, manovre folli a spese di altri Piloti, i Giudici non coinvolti nella disputa, potranno decidere di:

- fare richiami verbali;
- decidere se e quante volte tirare, cumulativamente, sulla Tabella delle sanzioni (max 5 volte);

24.1.6 inoltre i giudici dovranno prendere nota degli eventi salienti che avvengono durante il Gran Premio

24.2 Votazioni

24.2.1 Il tempo dedicato al dirimere una disputa non dovrebbe superare i 5', anche se il tempo di gioco verrà fermato per la durata della discussione.

24.2.2 E' sentitamente richiesto a tutti i Piloti che non ne hanno titolo, di non commentare o "dire la loro" in sede di giudizio, sia per velocizzare i tempi, sia per non condizionare i pareri dei Giudici o stimolare le reazioni dei sanzionati:

24.2.3 eventuali pareri non richiesti potrebbero essere puniti.

24.2.4 In sede di valutazione della presunta irregolarità, si ricorda che è assolutamente legittimo difendere la propria posizione o quella del proprio compagno di scuderia. Inoltre è opportuno considerare che un Pilota dovrebbe sempre cercare di andare il più velocemente possibile, anche in relazione alle condizioni della propria Vettura: un piccolo rischio per se stessi può giustificare un grosso rischio per l'avversario; se ad esempio, una Vettura con molti Punti Carrozzeria causa un Tiro Impatto contro una Vettura che ne ha uno solo rimasto, ciò non vuol dire che il Pilota in questione abbia commesso una scorrettezza, avendo investito più Punti Struttura/Assetto nell'affidabilità che nella velocità della sua Vettura; **Al contrario è considerato antisportivo cercare deliberatamente di danneggiare un avversario senza avere un vantaggio.** Tuttavia, vista l'impossibilità di stilare una precisa casistica, la scelta rimane ad insindacabile giudizio dei Giudici.

24.3 Sanzioni

24.3.1 Nel caso in cui i giudici decidano di punire immediatamente un pilota possono infliggergli un **Drive Through**,, uno **Stop and go**, o la perdita di un **Punto Struttura/Assetto**

24.3.1.1 Drive Through: Perdita di un Turno di gioco

24.3.1.2 Stop and Go: Perdita di un Turno di gioco. Si riparte al massimo in 2° marcia, tutte le eventuali soste della curva sono considerate fatte

24.3.1.3 perdita di un **Punto Struttura/assetto** determinato a caso tra le componenti tipiche

24.3.2 i giudici possono demandare eventuali penalità a fine gara all'organizzazione del campionato che può:

24.3.2.1 penalizzare il pilota e la scuderia con penalità in classifica, massimo 5 punti per classifica

24.3.2.2 penalizzando il pilota retrocedendolo da 3 a 5 posizioni nella griglia di partenza del Gran Premio Successivo

APPENDICE A: Riassunto dei Punti Struttura/Assetto PA

Componenti Tipiche	
PUNTI GOMMA (PG)	
	<p>Rappresenta l'usura dei pneumatici in base allo stile di guida del pilota. Si consuma 1 PG per ciascuna casella di overshooting. Tale penalità deve essere moltiplicata per un fattore che dipende dal tipo di pneumatico montato e dalle condizioni meteo. Una volta esauriti si rischia il testacoda o l'eliminazione. Si possono ripristinare con una sosta ai box.</p>
PUNTI FRENO (PF)	
	<p>Rappresentano l'usura dell'impianto frenante. Si consumano per muovere meno caselle di quanto decretato dal Dado-marcia. Possono essere usati in combinazione con i PG sia nella gestione dell'overshooting, sia in caso di Frenata di Emergenza. Inoltre possono essere utilizzati per poter scalare saltando 2 o 3 marce, in combinazione con i Punti Trasmissione (PT) e i Punti Motore (PM). Una volta esauriti, semplicemente, non potranno essere effettuate le manovre precedentemente descritte Possono essere ripristinati con una sosta ai box</p>
PUNTI TRASMISSIONE (PT)	
	<p>Rappresentano l'usura della trasmissione della vettura. Si utilizzano per scalare saltando 1 o più marce, in combinazione coi Punti Freno ed i Punti Motore. Si possono consumare anche quando si effettua il Boost. Se non si hanno più Punti Trasmissione e l'auto dovesse perdere un altro Punto Trasmissione, l'auto dovrà effettuare una test di affidabilità meccanica e potrebbe essere eliminata</p>
PUNTI MOTORE (PM)	
	<p>Rappresenta la resistenza del motore. Possono essere utilizzati insieme ai Punti Trasmissione e ai Punti Freno per scalare saltando 3 marce. Si possono consumare in caso di verifica motore, oppure in caso che il pilota utilizzi il Boost Se l'auto dovesse perdere l'ultimo Punto Motore, dovrà effettuare una test di affidabilità meccanica con il rischio che la Vettura venga eliminata per rottura del motore.</p>
PUNTI Carrozzeria (PC)	
	<p>Rappresentano la robustezza della carrozzeria e degli alettoni. Si consuma ogni volta che vi è una collisione con un'altra Vettura o in caso di Frenata di emergenza Se l'auto dovesse perdere l'ultimo Punto Carrozzeria l'auto deve effettuare un test di affidabilità telaistica con la possibilità che la Vettura venga eliminata a causa del danneggiamento irreparabile del telaio.</p>
Punti Sospensioni (PS)	
	<p>Rappresentano la robustezza delle sospensioni. Si potrebbero consumare quando la vettura attraversa o sosta su una casella con un segnalino detriti o quando il pilota sfrutta i cordoli in curva. Se l'auto dovesse perdere l'ultimo Punto Sospensioni l'auto deve effettuare un test di affidabilità telaistica con la possibilità che la Vettura sia eliminata a causa del danneggiamento irreparabile delle sospensioni</p>

Componenti Avanzate	
PUNTI BOOST (PB)	
	Rappresenta la possibilità di modificare la pressione del Turbocompressore. Spendendo i Punti Boost l'auto può aumentare il proprio movimento, ma con il rischio di perdere Punti Motore e/o Punti Trasmissione.
PUNTI PILOTA (PP)	
	Rappresentano lo stato di forma del pilota. Permettono di ritirare il Dado-marcia e scegliere tra i due risultati; se il secondo risultato è identico al primo, il pilota può scegliere liberamente il valore del Dado. Permettono di evitare il testacoda. Possono sostituire i Punti Struttura/Assetto di altre componenti in caso di Frenata d'emergenza
PUNTI BOX (Pbox)	
	Rappresenta il grado di preparazione dei meccanici ai box. Possono essere utilizzati per abbreviare la sosta ai Box della vettura o per limitare i danni nei casi di test di affidabilità tealistica o test di affidabilità meccanica
Componenti non Consumabili	
CARICO AERODINAMICO (CA)	
	Rappresenta la regolazione degli alettoni per avere più o meno tenuta di strada in curva a discapito o a favore di una maggiore velocità di punta
KERS (PK)	
	Rappresenta l'equipaggiamento della vettura con il KERS (Kinetic Energy Recovery System) che, azionandolo, permette di aumentare la velocità

RIEPILOGO TABELLE

VARIAZIONE COND. METEO IN GARA



- Da Variabile a Sereno: il meteo è temporaneamente sereno fino al prossimo tiro per il meteo, la pista rimane o diventa asciutta.
- Da Variabile a Pioggia: il meteo è temporaneamente piovoso fino al prossimo tiro per il meteo, la pista rimane o diventa bagnata.
- Da Sereno a Variabile o da Pioggia a Variabile: la pista rimane nelle stesse condizioni in cui era prima del test e fino al prossimo tiro per il meteo.
- Dopo due tiri consecutivi di Sereno o Pioggia, la pista rimane definitivamente nelle condizioni tirate per il resto della gara, il meteo non cambia più.
- Da Sereno a Pioggia o da Pioggia a Sereno la pista diventa bagnata o asciutta.

PNEUMATICI

Pneumatici Duri			Gara		
			1° G.	2° G.	3° G.
Pista Asciutta	Bonus al movimento	Curve	-	-	-
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x1	x1	x1
Pista Bagnata	Slittamento	Curve	+3	+3	+3
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x1	x1	x1

Pneumatici Morbidi			Gara		
			1° G.	2° G.	3° G.
Pista Asciutta	Bonus al movimento	Curve	+1	-	-
		Rettilinei	+1	-	-
	Penalità	Overshooting	x2	x2	x3
Pista Bagnata	Slittamento	Curve	+3	+3	+3
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x2	x2	x3

Pneumatici da bagnato			Gara		
			1° G.	2° G.	3° G.
Pista Asciutta	Bonus al movimento	Curve	-	-	-
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x2	x2	x3
Pista Bagnata	Slittamento	Curve	+1	+1	+1
		Rettilinei	-	-	-
	Penalità	Overshooting	x1	x1	x1

PARTENZA

D20	Effetto
1	La Vettura ha problemi in partenza. La Vettura rimane ferma e in stallo ; nel turno successivo può partire dalla 1° marcia senza effettuare un'altra Prova Partenza.
2 - 3	Le gomme slittano. La Vettura ha una penalità di -1 casella al Dado da 1° marcia (può anche rimanere sul posto!). Nel turno successivo potrà inserire la 2° marcia.
4 - 17	Partenza normale. La Vettura parte in 1° marcia.
18 - 19	Buono spunto. La Vettura ha un bonus facoltativo di 1 Casella al Dado da 1° marcia.
20	Partenza bruciante! La Vettura muove di 4 caselle. Nel turno successivo potrà inserire la 2° marcia.

MARCE E MOVIMENTO

Marcia	Dado	Spostamento (numero di caselle)
1°	1	1 a 2
2°	2	2 a 4
3°	3	4 a 8
4°	4	7 a 12
5°	5	11 a 20
6°	6	21 a 30

SCALARE PIU' MARCE

scalare 2 marce (es: dalla 6° alla 4°):	1 PSC (Punti Scatola del Cambio).
scalare 3 marce (es: dalla 6° alla 3°):	1 PSC e 1 PF (Punti Freno).
scalare 4 marce (es: dalla 6° alla 2°):	1 PSC, 1 PF e 1 PM (Punti Motore).

FRENATA D'EMERGENZA

Caselle in eccesso	1	2	3	4	5	6	7	8
PF	1	2	3*	3*	3*	3*	3*	Elimin.
PG	0	0	0	1	2	3*	3*	Elimin.
PC	0	0	0	0	0	0	1*	Elimin.

E' possibile utilizzare Punti Pilota, ma solo al posto dei Punti Struttura segnati con l'asterisco. Inoltre, se si cancella l'ultimo Punto Gomma, l'Auto va in **Testacoda**

FERITE AL PILOTA

Con un risultato uguale o inferiore alla marcia della vettura al momento dell'eliminazione, il pilota è stato ferito (aggiungi +3 se l'auto è stata eliminata per motore scoppiato e -1 se è stata eliminata tamponando un'altra vettura)

In caso di pilota ferito tira nuovamente senza modificatori:

D20	Effetto
1	Pilota è morto
2 - 3	ferita grave, il pilota salterà le prossimi due gare
4 - 8	il pilota salterà la prossima gara
9 - 15	lieve trauma ma alla prossima gara si riparte con una penalità di -3 al tiro griglia di partenza
16 - 20	totalmente ristabilito e ancora più motivato, alla prossima gara avrà un bonus di +2 al tiro griglia di partenza

TIRI COLLISIONE

Le auto che devono effettuare un tiro collisione devono tirare un D20, con un risultato di 1 la Vettura perde 1 Punto Carrozzeria

Al tiro di dado devono essere applicate le seguenti penalità:

-1	Carico Aerodinamico Alto
-1	Pista bagnata
-1	Auto per cui si effettua il Tiro Collisione in stallo/ in testacoda / eliminata

TEST TENUTA DI STRADA

Con un risultato è compreso tra 1 e 4 su un D20 la vettura perde un Punto Tenuta di Strada

In caso di pista bagnata la vettura perde un Punto Tenuta di Strada con un risultato compreso tra 1 e 5

TEST DI AFFIDABILITA' TELAISTICA

Quando una vettura perde il suo ultimo Punto Carrozzeria e/o Punto Tenuta di Strada va in **testacoda** e acquisisce il segnalino **telaio rotto**.

Inoltre deve tirare sulla tabella seguente:

D20	Effetto
Meno di 11	Telaio distrutto. Vettura eliminata.
11 - 17	Alettoni danneggiati: da ora in avanti slitta di ulteriori 2 casella in curva
18 o +	Nessun ulteriore effetto

prima di lanciare il dado è possibile ottenere un bonus di +5 a questo tiro per ogni Punto Box speso

Se una Vettura con il segnalino **Telaio rotto** è costretta a ripetere il **Test di Affidabilità Telaistica**, per qualsiasi motivo, subirà una penalità di -3 al Dado Eventi.

Nel caso di ripetuti **test di Affidabilità** vale sempre il risultato peggiore

VERIFICA MOTORE

Le auto che devono effettuare una verifica motore devono tirare un D20, con un risultato da 1 a 4 la Vettura perde 1 Punto Motore

Al tiro di dado devono essere applicate le seguenti penalità:

+1	Pista bagnata
-1	Carico Aerodinamico Basso
-1	La vettura monta il Kers

TESTI DI AFFIDABILITA' MECCANICA

Quando una vettura perde il suo ultimo Punto Motore e/o perde un Punto Trasmissione quando non ne ha più, scala in 2° marcia senza ulteriori addebiti di punti struttura e acquisisce il segnalino **motore rotto**.

Inoltre deve tirare sulla tabella seguente:

D20	Effetto
Meno di 11	Il motore scoppia. Vettura eliminata.
11 - 17	Perdita di potenza: il movimento dell'auto sarà pari al valore più basso della marcia inserita
18 o +	Nessun ulteriore effetto

prima di lanciare il dado è possibile ottenere un bonus di +5 a questo tiro per ogni Punto Box speso

Se una Vettura con il segnalino **Motore rotto** è costretta a ripetere il **Test di Affidabilità Meccanica**, per qualsiasi motivo, subirà una penalità di -3 al Dado Eventi.

Nel caso di ripetuti **test di Affidabilità** vale sempre il risultato peggiore.

BOOST

D20	Effetto
1	La vettura consuma 1PB, 1PT e 1 PM
2 - 4	La Vettura consuma 1PB e 1PT
5 - 19	La Vettura consuma 1PB
20	Nessun consumo.

KERS

PK utilizzati	Dado Marcia relativo	Caselle di movimento
1 PK	1D2	da 1 a 2 Caselle
2 PK	1D3 + 1	da 2 a 4 Caselle
3 PK	1D4 + 2	da 3 a 6 Caselle

FINE DELLA GARA SUDDENDEATH

Turno dopo 3h	Fine gara con
1° Turno	1 su un D20
2° Turno	1 o 3 su un D20
3° Turno	Da 1 a 6 su un D20
4° Turno	Da 1 a 12 su un D20
5° Turno e successivi	Da 1 a 19 su un D20

